

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

CEAC

**PROGRAMME
CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA
SÉCURITÉ DES
AÉRONEFS ÉTRANGERS
- SAFA -**

RAPPORT 2002



PROGRAMME CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES AÉRONEFS ÉTRANGERS

RAPPORT SAFA

(01 JANVIER 2002 AU 31 DÉCEMBRE 2002)

TABLE DES MATIÈRES

| | PAGE |
|---|-------------|
| 1. INTRODUCTION | 1 |
| 2. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA | 2 |
| 3. FORMATION DES INSPECTEURS | 3 |
| 4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA | 4 |
| 5. COLLECTE DES DONNÉES | 5 |
| 6. DOMAINES D'INSPECTION | 7 |
| 7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA | 9 |
| 7.1 CONSTATATIONS GÉNÉRALES DES INSPECTIONS | 9 |
| 7.2 CONSTATATIONS ET CATÉGORIES DES INSPECTIONS | 10 |
| 7.3 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SUR LE PLAN RÉGIONAL | 11 |
| 7.4 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SE RAPPORTANT AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST | 13 |
| 7.5 « 3 PREMIÈRES » — CONSTATATIONS SIGNIFICATIVES ET MAJEURES DES INSPECTIONS SE RAPPORTANT AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST | 13 |
| 8. MESURES PRISES | 17 |
| 8.1 GÉNÉRALITÉS | 17 |
| 8.2 INTÉGRATION DU PROGRAMME DANS L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION | 18 |
| 8.3 ACTION FUTURE | 18 |
| 8.4 COOPÉRATION AVEC L'OACI | 19 |
| 8.5 COOPÉRATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE | 19 |
| APPENDICE A | 20 |
| APPENDICE B | 22 |
| APPENDICE C | 25 |
| APPENDICE D | 33 |
| APPENDICE E | 35 |
| APPENDICE F | 40 |

1. INTRODUCTION

La sécurité a toujours été d'une importance prépondérante pour le développement du transport aérien international. Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur l'aviation civile comme sur de nombreux autres domaines. Ceci a accru le besoin pour chaque État d'être assuré que les autres États s'acquittent de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

- En 1996, l'Organisation de l'Aviation civile internationale (l'OACI), une agence spécialisée des Nations unies, a entrepris un programme volontaire d'évaluations des autorités nationales de l'aviation. Depuis les décisions prises lors de la 32^{ème} Session de l'Assemblée en 1998, le programme de l'OACI se déroule sur une base universelle, transparente et obligatoire. Dans le cadre du *Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité*, tous les États contractants de l'OACI avaient fait l'objet d'un audit à la fin de 2001, leur capacité à se conformer aux Normes et pratiques recommandées de l'Organisation relative à la sécurité avait été évaluée, et les principales conclusions des audits avaient été mises à la disposition d'autres États contractants. La 33^{ème} Session de l'Assemblée en 2001 a décidé de continuer le Programme et d'effectuer des audits de suivi dans la période 2002-2004.
- En 1996 également, la CEAC a lancé son propre Programme SAFA (*Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers*), en tant que complément aux audits de l'OACI. Le Programme SAFA est fondé sur une approche ascendante, prenant comme point de départ les inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs qui atterrissent dans les États CEAC, et procédant ensuite à différentes étapes allant jusqu'à l'implication des États d'immatriculation ou des États de l'exploitant lorsque les circonstances l'exigent.
- Le lien entre les deux programmes cités ci-dessus a été concrétisé au moyen d'un Mémoire d'entente entre l'OACI et la CEAC, signé en novembre 1997 au niveau présidentiel, afin de réaliser un soutien et une coopération mutuels. Le Mémoire d'entente a été amendé par la suite, en mai 1999, afin de tenir compte de l'évolution du Programme OACI vers une mise en œuvre universelle.
- L'Union européenne participe activement au Programme SAFA en tant que membre du Comité directeur SAFA et en contribuant des fonds qui sont mis à la disposition des JAA par la Commission européenne.

2. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA

Les points forts du Programme SAFA sont les suivants :

- Sa mise en œuvre par les 41 États membres de la CEAC¹, y compris le partage d'information par l'intermédiaire d'une base de données centralisée en ligne
- Son approche ascendante : le programme est construit à partir d'inspections des aéronefs sur l'aire de trafic
- Sa nature non discriminatoire — SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non CEAC
- Sa relation étroite avec le Programme OACI universel d'audits de la supervision de la sécurité.

Les principes du Programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic, celle-ci portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation des aéronefs) et 8 (Navigabilité de l'aéronef) de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font ensuite l'objet de rapports qui suivent un format également commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité aéronautique compétente afin de parvenir à ce que des mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste de mesures prises et menées à bien suite à une inspection) sont centralisées dans une base de données informatisée centrale mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

Il y a lieu de noter que les inspections SAFA sur l'aire de trafic sont par essence des évaluations ponctuelles, et qu'elles ne peuvent nullement remplacer les responsabilités de l'État d'immatriculation en matière de supervision de la sécurité ou se substituer à elles. Les inspections sur l'aire de trafic servent d'indicateurs, mais elles ne veulent, ni ne peuvent, garantir la navigabilité d'un aéronef en particulier.

Ce rapport présente les résultats du Programme pour l'année 2002 en termes d'inspections et de constatations.

1 Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Serbie-Monténégro, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

3. FORMATION DES INSPECTEURS

Au cours de l'année 2002, la formation d'« inspecteurs SAFA qualifiés » venus d'États membres de la CEAC s'est poursuivie. 3 sessions de formation ont eu lieu en tout auxquelles ont participé plus de 60 inspecteurs. Deux sessions ont été organisées par l'Institut de formation CEAC/OACI (EASTI) à Bruxelles et une session en Allemagne à l'aéroport de Hahn. Depuis le début du programme de formation, quelque 260 inspecteurs de 34 États CEAC ont participé aux cours de formation.

Des cours supplémentaires devraient être organisés en 2003. Les cours portent sur l'application et l'utilisation des procédures SAFA. En outre, les participants mettent en commun leurs expériences pratiques. La formation favorise une approche commune parmi les États CEAC quant à la manière dont les inspections sont réalisées.

En raison de la démarche plus théorique suivie lors des sessions de formation, une nouvelle initiative a été lancée dans le but de stimuler l'échange d'expériences pratiques. Ce « programme d'échange d'inspecteurs » vise à fournir une formation sur le tas en permettant aux inspecteurs d'un État CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC et de suivre de près leurs méthodes de travail. Une telle participation à la réalisation au jour le jour d'un projet d'inspection sur l'aire de trafic permet aux inspecteurs, à titre individuel, de parfaire leurs connaissances et leurs compétences pratiques. Ce programme offre en tant qu'avantage secondaire le potentiel de pouvoir avancer vers une mise en œuvre uniforme des inspections SAFA et des procédures de compte rendu. En 2002, des inspecteurs de deux États membres de la CEAC ont visité leurs collègues SAFA dans d'autres États membres.

4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. En 2002, celle-ci a connu une adaptation majeure qui a renforcé d'autant sa « convivialité » ainsi que sa fonction de récupération des données SAFA.

Elle contient les rapports des inspections effectuées sur l'aire de trafic par les États CEAC. Bien que les JAA soient responsables de sa gestion et de son bon fonctionnement, il incombe aux Autorités nationales de l'aviation (NAA) des États membres de la CEAC individuellement d'y introduire les rapports.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États membres de la CEAC et ne sont pas mises à la disposition du grand public. L'accès à la base de données par les Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC se fait par l'intermédiaire d'un réseau de communication privé sécurisé.

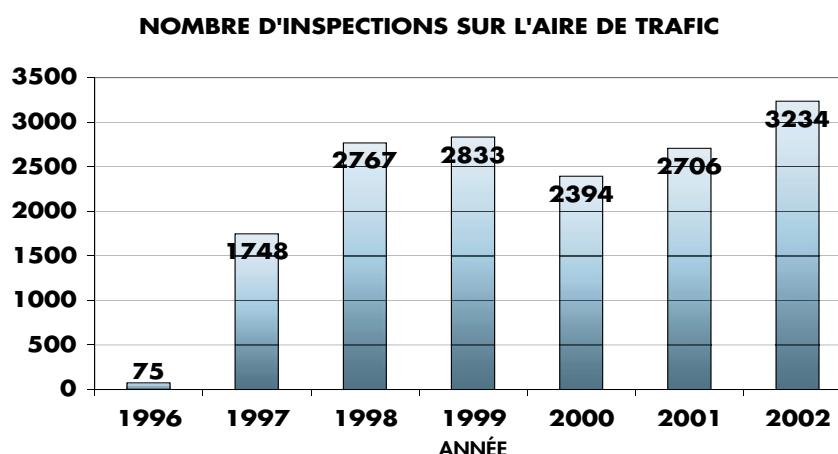
Certaines Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC n'ont pas encore eu accès à la base de données. Toutefois, tous les États qui y participent activement ont sécurisé leur accès à cette base. Par conséquent, le nombre de rapports contenus dans la base de données reflète bien le nombre d'inspections réellement effectuées.

Ce rapport annuel est basé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.

5. COLLECTE DES DONNÉES

En général, les États CEAC sont engagés dans le Programme SAFA, 34 d'entre eux y participent — sous une forme ou une autre — depuis 1996, lorsque le Programme a été lancé. Depuis le début du Programme, plus de 15 000 inspections ont été effectuées et enregistrées dans la base de données.

Au cours de l'année 2002, 25 États ont effectué quelque 3 234 inspections.



Une comparaison du nombre total d'inspections sur l'aire de trafic réalisé en 2002 (3 234) avec celui de l'année précédente, 2001 (2 706), conduit aux conclusions suivantes :

- Le nombre total (25) d'États CEAC qui ont effectué des inspections SAFA sur l'aire de trafic est resté inchangé. Toutefois, trois États, qui n'étaient pas actifs en 2001 ont commencé à effectuer des inspections sur l'aire de trafic en 2002. Trois autres États, qui étaient actifs en 2001 ont temporairement interrompu leurs activités d'inspections en 2002.
- Un noyau d'États qui effectue régulièrement des inspections SAFA continue à le faire, à une exception près, de manière stable, sans que des augmentations ou de diminutions majeures du nombre d'inspections n'aient été remarquées.
- L'exception, c'est l'Allemagne, qui a montré une augmentation de plus de 70% du nombre d'inspections réalisées en 2002. Celle-ci est occasionnée par le fait que les inspections SAFA réalisées par les « Länder » allemands ont été incluses dans le nombre total des inspections en Allemagne. C'est là le facteur majeur qui contribue à l'augmentation globale du nombre total des inspections SAFA pour l'année 2002.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont réalisé des inspections et, à des fins de comparaison, ceux qui ont réalisé des inspections les années précédentes.

| ÉTAT MEMBRE | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| ALBANIE | | | | | | | |
| ARMÉNIE | | | | | | | |
| AUTRICHE | | | ✓ | | | | |
| AZERBAÏDJAN (*) | | | | | | | |
| BELGIQUE | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| BOSNIE-HERZÉGOVINE (*) | | | | | | | |
| BULGARIE | | ✓ | | | | | |
| CROATIE | | | | | | | ✓ |
| CHYPRE | | | | | | ✓ | |
| RÉPUBLIQUE TCHÈQUE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| DANEMARK | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ESTONIE | | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| FINLANDE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| FRANCE | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ALLEMAGNE | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| GRÈCE | | | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| HONGRIE | | | | | | ✓ | ✓ |
| ISLANDE | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ |
| IRLANDE | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ITALIE | ✓ | ✓ | | | | | |
| LETTONIE | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| LITUANIE | | | ✓ | | | | ✓ |
| LUXEMBOURG | | ✓ | | ✓ | ✓ | | ✓ |
| MALTE | | | | | | | |
| MOLDOVA | | | | | ✓ | | |
| MONACO | | ✓ | | | | | |
| PAYS-BAS | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| NORVÈGE | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| POLOGNE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| PORTUGAL | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ROUMANIE | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| SERBIE-MONTÉNÉGRO (*) | | | | | | | |
| SLOVAQUIE | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| SLOVÉNIE | | | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ |
| ESPAGNE | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| SUÈDE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| SUISSE | | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| L'EX RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE (FYROM) | | | | | | ✓ | ✓ |
| TURQUIE | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| UKRAINE | | | | | | | |
| ROYAUME-UNI | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

(*) Nouvel État membre de la CEAC en 2002

6. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière aléatoire ou il peut être décidé de focaliser l'inspection, suivant certains critères, énumérés ci-dessous. Dans le cas où les États membres décident d'effectuer des inspections plus focalisées, cette décision s'appuie alors sur les politiques et priorités nationales et, le cas échéant, sur les recommandations faites par la coordination du Programme SAFA au JAA Central, celles-ci étant fondées sur une analyse de la base de données SAFA.

Il existe cinq domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis)
- Type d'aéronef spécifique
- Nature spécifique des opérations (régulières, non régulières, fret, etc.)
- Exploitant étranger spécifique ; ou
- Aéronef spécifique identifié par sa propre marque d'immatriculation.

Les **Appendices A à C** fournissent les listes des « États de l'exploitant », des types d'aéronefs et d'exploitants qui ont fait l'objet d'une inspection en 2002. Ils mettent en évidence le large champ d'application du Programme SAFA et, plus important, sa mise en œuvre non discriminatoire.

Le déroulement harmonieux du Programme peut également être illustré par le tableau ci-dessous, lequel récapitule l'information dans les Appendices et fournit une vue d'ensemble des activités.

VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME SAFA PENDANT L'ANNÉE 2002

| | |
|----------------------|---|
| INSPECTIONS | 3 234 INSPECTIONS... |
| EXPLOITANT | ...EFFECTUÉES À L'ÉGARD DE 532 EXPLOITANTS ÉTRANGERS DIFFÉRENTS... |
| ÉTAT DE L'EXPLOITANT | ...DE 115 ÉTATS... |
| TYPE D'AÉRONEF | ...EXPLOITANT 170 DIFFÉRENTS (SOUS)TYPES D'AÉRONEFS |

En raison du caractère non discriminatoire du Programme SAFA, les aéronefs en provenance aussi bien d'États CEAC que d'États non CEAC sont inspectés. Le tableau suivant montre les résultats (moyenne mobile de 3 ans) :

| | CEAC | non CEAC |
|----------------|-------------|-----------------|
| 1996 | 51% | 49% |
| 1997 | 57% | 43% |
| 1998 | 57% | 43% |
| 1999 | 58% | 42% |
| 2000 | 61% | 39% |
| 2001 | 64% | 36% |
| 2002 | 66% | 34% |
| Moyenne | 59% | 41% |

Au cours des années le pourcentage d'inspections d'aéronefs d'exploitants CEAC a augmenté régulièrement. Plusieurs raisons expliquent ce fait. Avec l'augmentation du nombre d'États membres de la CEAC, le volume de « trafic CEAC » s'est accru en conséquence. Ces dernières années de nombreux nouveaux exploitants ont émergé dans les États membres de la CEAC et une plus grande attention a pu être portée à leurs opérations. Dans les premières années du programme SAFA, un pourcentage important d'inspections visait les aéronefs de construction CEI (Antonov, Ilyushin, Tupolev, Yakovlev) exploités par des exploitants non CEAC. En raison des règlements acoustiques, ces aéronefs de construction CEI sont de moins en moins nombreux.

La conclusion qui peut être tirée dans l'ensemble est celle-ci : la distribution des inspections SAFA reflète bien le fait que la vaste majorité de tous les vols à l'intérieur des États membres de la CEAC est effectuée par des exploitants CEAC.

7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA

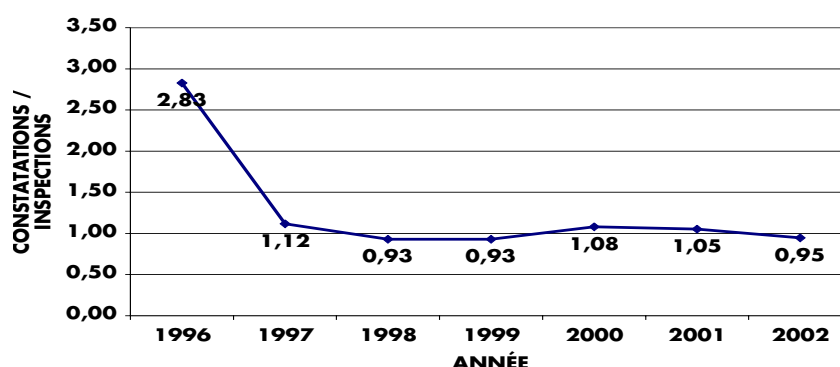
7.1 CONSTATATIONS GÉNÉRALES DES INSPECTIONS

Un premier point de départ concernant les constatations, qui sont des différences par rapport aux Normes de l'OACI, est l'approche quantitative. Celle-ci concerne le nombre total de constatations (F) par rapport au nombre total d'inspections (I) et aux éléments inspectés (II).

Pendant l'inspection, une check-list est utilisée. Celle-ci comporte un total de 53 différents éléments inspectés. Dans la majorité des cas, par manque de temps pour réaliser une inspection complète entre l'arrivée de l'aéronef et son départ, il n'est pas possible de vérifier tous les éléments pendant l'inspection. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés (II) peut permettre une compréhension plus aisée. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

| | ANNÉE | | | | | | | TOTAL 1996- 2002 |
|---|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | |
| TOTAL DES INSPECTIONS (I) | 75 | 1 748 | 2 767 | 2 833 | 2 394 | 2 706 | 3 234 | 15 755 |
| TOTAL DES ÉLÉMENTS INSPECTÉS (II) | 1 675 | 31 413 | 88 400 | 95 524 | 80 454 | 82 935 | 93 681 | 474 082 |
| TOTAL DES CONSTATATIONS (F) | 212 | 1 951 | 2 573 | 2 631 | 2 587 | 2 851 | 3 064 | 15 869 |
| CONSTATATIONS / INSPECTIONS (F/I) | 2,83 | 1,12 | 0,93 | 0,93 | 1,08 | 1,05 | 0,95 | 1,01 |
| CONSTATATIONS / ÉLÉMENTS INSPECTÉS (F/II) | 0,13 | 0,06 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 |

NOMBRE DE CONSTATATIONS PAR INSPECTION



Sauf dans les premières années, le ratio constatations / inspections (F/I) se déplace peu entre 0,93 et 1,08. Cela signifie qu'en moyenne au cours de chaque inspection entre 0,93 et 1,08 constatations ont été établies.

Si nous rapprochons ceci à un élément individuel inspecté, cela signifie que pour 100 éléments inspectés, trois constatations étaient établies en moyenne (F/II est 0,03).

L'augmentation peu élevée du ratio dans les années 2000 et 2001 pourrait s'expliquer par le fait que la prescription de l'OACI concernant l'embarquement d'un Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) est devenue obligatoire. Plusieurs États ont focalisé leurs inspections sur la vérification de la conformité à cette nouvelle exigence.

Comme la majorité des États focalisent leurs inspections sur les exploitants où ont été dénombrées des constatations par le passé, il se pourrait que le ratio F/I augmente. Mais cette éventualité semble être compensée par le fait que :

- Le nombre d'inspections réalisées annuellement poursuit sa progression
- Au cours des années la focalisation des inspections s'est déplacée sur les exploitants qui détiennent des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par des États CEAC (51% en 1996 à 66% en 2002).

7.2 CONSTATATIONS ET CATÉGORIES DES INSPECTIONS

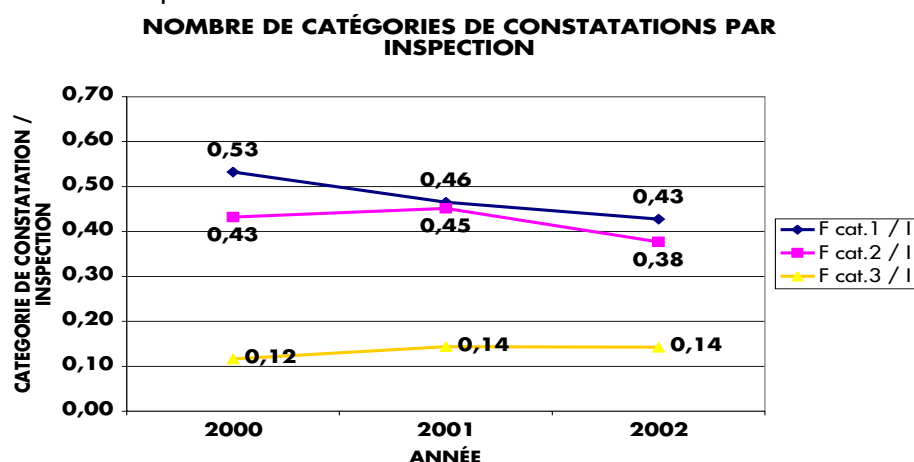
Non seulement le nombre absolu de constatations des inspections doit être pris en compte, mais aussi la « gravité » de celles-ci. À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies. Une « Catégorie 1 » de constatations est appelée une constatation mineure, « Catégorie 2 » est une constatation significative et « Catégorie 3 » est une constatation majeure. Les termes « mineure », « significative » et « majeure » se rapportent au niveau de différence par rapport à la norme de l'OACI. Les catégories de constatations sont précisées dans les procédures SAFA et ne sont laissées ni à l'appréciation ni au jugement des inspecteurs individuels.

Le premier objectif, lors de la classification des constatations, consiste à lier celle-ci à la conformité à une norme et à la gravité de la non-conformité à cette norme. Il y a lieu d'expliquer que toute non-conformité à une norme ne signifie pas nécessairement qu'elle présente une menace immédiate pour la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. Un exemple typique : un aéronef piloté par une personne qui n'est pas munie de sa licence de pilote est considéré comme une constatation de Catégorie 3 et constitue une différence sérieuse par rapport à la norme. Dans le cas où la personne a oublié par erreur sa licence chez elle mais où elle possède les qualifications requises pour piloter l'aéronef, il est évident qu'il n'y a pas d'influence directe sur la sécurité concernée. Néanmoins, une constatation de Catégorie 3 est toujours une préoccupation majeure pour les Autorités nationales de l'aviation concernées.

En 2000, la base de données a été adaptée et depuis cette année-là les catégories de constatations sont enregistrées. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

| ANNÉE | NBRE D'INSPECTIONS (I) | NOMBRE DE CONSTATATIONS (F) | | | | RATIO DES CONSTATATIONS (FCAT, /I) | | | |
|-------|------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------|-------|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | CAT, 1 (MINEURES) | CAT, 2 (SIGNIFICATIVES) | CAT, 3 (MAJEURES) | TOTAL | FCAT, 1/I | FCAT, 2/I | FCAT, 3/I | F TOTAL/I |
| 2000 | 2 394 | 1 274 | 1 035 | 278 | 2 587 | 0,53 | 0,43 | 0,12 | 1,08 |
| 2001 | 2 706 | 1 258 | 1 221 | 389 | 2 868 | 0,46 | 0,45 | 0,14 | 1,06 |
| 2002 | 3 234 | 1 384 | 1 219 | 461 | 3 064 | 0,43 | 0,38 | 0,14 | 0,95 |
| TOTAL | 8 334 | 3 916 | 3 475 | 1 128 | 8 519 | 0,47 | 0,42 | 0,14 | 1,02 |

Le graphique ci-dessous présente les catégories de constatations qui se rapportent au nombre d'inspections.



À partir du graphique il est possible de conclure que le nombre de constatations Catégorie 1 et Catégorie 2 se rapportant au nombre d'inspections montre une tendance décroissante. Le nombre de constatations catégorie 3 se rapportant au nombre d'inspections reste plus ou moins stable. Conclusions générales :

- Le nombre de constatations globales par inspection diminue
- La contribution de constatations de Catégorie 1 et de Catégorie 2 diminue
- La contribution de constatations de Catégorie 3 reste la même.

7.3 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SUR LE PLAN RÉGIONAL

Afin d'identifier des différences régionales, les catégories de constatations sont rapportées aux exploitants de différentes régions du monde. Les régions sont groupées suivant les Bureaux régionaux de l'OACI. Les résultats de l'année 2002 sont présentés dans le tableau ci-dessous.

| RÉGION OACI | Nbre. d'ÉTATS INSPECTÉS | Nbre. d'EXPLOITANTS INSPECTÉS | Nbre. d'ATERRISSAGES DANS LES AÉROPORTS CEAC | INSPECTIONS (I) | Nbre. de CONSTATATIONS (F) | | | | RATIO DES CONSTATATIONS (Fcat./I) | | | |
|----------------------|-------------------------|-------------------------------|--|-----------------|----------------------------|-------------------------|-------------------|-------|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | Cat. 1 (MINEURES) | Cat. 2 (SIGNIFICATIVES) | Cat. 3 (MAJEURES) | TOTAL | F cat.1/I | F cat.2/I | F cat.3/I | F TOTAL/I |
| APAC ¹ | 15 | 23 | 34 854 | 87 | 20 | 31 | 11 | 62 | 0,23 | 0,36 | 0,13 | 0,71 |
| ESAF ² | 10 | 14 | 9 919 | 51 | 31 | 14 | 8 | 53 | 0,61 | 0,27 | 0,16 | 1,04 |
| EUR/NAT ³ | 51 | 413 | 2 444 719 | 2 706 | 1 152 | 953 | 307 | 2 412 | 0,43 | 0,35 | 0,11 | 0,89 |
| MID ⁴ | 17 | 35 | 65 854 | 234 | 114 | 158 | 85 | 357 | 0,49 | 0,68 | 0,36 | 1,53 |
| NACC ⁵ | 9 | 30 | 181 576 | 112 | 42 | 35 | 33 | 110 | 0,38 | 0,31 | 0,29 | 0,98 |
| SAM ⁶ | 4 | 5 | 7 786 | 19 | 8 | 6 | 3 | 17 | 0,42 | 0,32 | 0,16 | 0,89 |
| WACAF ⁷ | 9 | 12 | 4 225 | 25 | 17 | 22 | 14 | 53 | 0,68 | 0,88 | 0,56 | 2,12 |
| TOTAL | 115 | 532 | 2 748 934 | 3 234 | 1 384 | 1 219 | 461 | 3 064 | 0,43 | 0,38 | 0,14 | 0,95 |

Les exploitants d'États accrédités aux régions OACI APAC, EUR/NAT, et SAM, ont moins de constatations par inspection que la moyenne.

Les exploitants d'États accrédités aux régions OACI NACC, ESAF, MID, et WACAF ont davantage de constatations par inspection que la moyenne.

Le Chapitre 6 indique qu'en 2002 (moyenne mobile de 3 ans) 66% de toutes les inspections qui ont été réalisées concernaient des exploitants CEAC. Les 34% restants ont été des inspections d'aéronefs exploités par des transporteurs non CEAC.

Le tableau ci-dessous présente les constatations et les catégories.

| RÉGION | NBRE, D'ÉTATS INSPECTÉS | NBRE, D'EXPLOITANTS INSPECTÉS | INSPECTIONS (I) | NBRE, DE CONSTATATIONS (F) | | | | RATIO DES CONSTATATIONS (F _{CAT} /I) | | | |
|----------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------|----------------------------|-------------------------|-------------------|-------|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| | | | | CAT, 1 (MINEURES) | CAT, 2 (SIGNIFICATIVES) | CAT, 3 (MAJEURES) | TOTAL | F _{CAT,1/I} | F _{CAT,2/I} | F _{CAT,3/I} | F _{TOTAL/I} |
| ÉTATS CEAC | 41 | 360 | 2 311 | 922 | 643 | 237 | 1 802 | 0,40 | 0,28 | 0,10 | 0,78 |
| ÉTATS NON CEAC | 74 | 172 | 923 | 462 | 576 | 224 | 1 262 | 0,50 | 0,62 | 0,24 | 1,37 |
| TOTAL | 115 | 532 | 3 234 | 1 384 | 1 219 | 461 | 3 064 | 0,43 | 0,38 | 0,14 | 0,95 |

- ¹ APAC-Asie et Pacifique Région OACI : Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (y compris Hong Kong et Macao), Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Japon, Kirabati, Malaisie, Maldives, Micronésie (États fédérés de), Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire Lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu, Viet Nam.
- ² ESAF-Afrique orientale et australe Région OACI : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.
- ³ EUR/NAT-Europe et Atlantique nord Région OACI : Albanie, Algérie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas (y compris Antilles néerlandaises), Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni (y compris Îles Caïmans, Bermudes), Saint-Marin, Serbie-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie, Ukraine.
- ⁴ MID-Moyen-Orient Région OACI : Afghanistan, Arabie saoudite, Bahreïn, Chypre, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Iraq, Israël, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Pakistan, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Yémen.
- ⁵ NACC-Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes Région OACI : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitt-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Trinité-et-Tobago.
- ⁶ SAM-Amérique du Sud Région OACI : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela.
- ⁷ WACAF-Afrique occidentale et centrale Région OACI : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

Pour chaque catégorie de constatations, le nombre relatif de constatations est plus élevé pour les exploitants des États non CEAC que ceux des États CEAC.

7.4 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SE RAPPORTANT AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST

L'Appendice D fournit les résultats concernant chaque élément individuel (III) qui a été inspecté. Il indique le nombre de fois où un élément d'inspection particulier a été vérifié, le nombre de constatations et le ratio F/III. Dans l'Appendice E, les valeurs de ce dernier ratio sont présentées sous forme de tableaux et graphiquement pour les années 2000 à 2002. L'Appendice F fournit la ventilation détaillée des constatations pour l'année 2002 par catégories.

7.5 LES « 3 PREMIÈRES » — CONSTATATIONS SIGNIFICATIVES ET MAJEURES DES INSPECTIONS SE RAPPORTANT AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST

Dans ce paragraphe, et consécutifs à l'Appendice F, les 3 éléments qui sont en tête qui connaissent les ratios de constatations significatives et majeures les plus élevés sont présentés pour chacune des 4 parties de la check-list des inspections. Les Parties A, B, C et D en question sont décrites ci-dessous.

La Partie A concerne les éléments qui doivent être inspectés dans le poste de pilotage de l'aéronef. La Partie B de la check-list concerne les éléments qui doivent être vérifiés dans la cabine (passagers) et se rapporte principalement aux équipements de sécurité. La Partie C des éléments de la check-list se rapporte à l'état technique général de l'aéronef, qui doit faire l'objet d'une vérification visuelle à l'extérieur. La Partie D des éléments de la check-list concerne le compartiment fret de l'aéronef et le fret qui y est transporté.

Toute constatation générale qui ne serait pas couverte par la partie A, B, C ou D de la check-list, pourra être prise en compte sous la partie E (général) de la check-list.

Lors de l'examen des constatations établies au cours d'une inspection SAFA, celles de Catégorie 2 (significative) et Catégorie 3 (majeure) exigent que la plus haute attention y soit prêtée lorsqu'il sera nécessaire d'y remédier. Pour chaque partie de la check-list, les 3 premières constatations des Catégorie 2 et 3 se rapportant au nombre d'inspections figurent dans le tableau ci-après.

| N°. | ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBRE. D'INSPECTIONS (III) | CONSTATATIONS (F) | | | | | CAT. 2 & 3/III |
|-----|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------|--------|--------|---------------|-------|-------------------|
| | | | | CAT. 1 | CAT. 2 | CAT. 3 | CAT. 2 & 3 | TOTAL | |
| 1 | POSTE DE PILOTAGE / GÉNÉRAL | ÉQUIPEMENT | 1 722 | 66 | 89 | 17 | 106 | 172 | 0,0616 |
| 2 | POSTE DE PILOTAGE / DOCUMENTS | LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS | 1 438 | 33 | 54 | 2 | 56 | 89 | 0,0389 |
| 3 | POSTE DE PILOTAGE / DOCUMENTS | CARTES DE RADIONAVIGATION | 1 647 | 46 | 54 | 10 | 64 | 110 | 0,0389 |

A – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT LE POSTE DE PILOTAGE

A.1 ÉQUIPEMENT

Les deux éléments auxquels la plupart des constatations se rapporte sous « Équipement », sont le Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) et le système appelé Système anticollision embarqué (TCAS¹/ACAS II).

L'Annexe 6 de l'OACI exige que l'aéronef soit équipé d'un Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS). Ce dispositif avertit l'équipage de conduite lorsque l'aéronef s'approche trop près du sol ou du terrain sous l'aéronef. Certains types d'aéronefs de construction CEI (Tupolev, Ilyushin, Antonov, Yakovlev) soit ne disposent pas d'un tel dispositif, soit ont installé un système appelé SSOS, qui n'est pas pleinement conforme à la Norme de l'OACI.

Il est nécessaire qu'un aéronef supérieur à une certaine masse ou à un certain nombre de sièges soit équipé d'un système TCAS/ACAS II. Ce système donne au pilote une indication de la proximité d'un autre aéronef. Les constatations qui ont été rapportées concernent soit un manque de TCAS/ACAS II soit une installation dépassée.

A.2 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

La LME précise les circonstances dans lesquelles un aéronef peut être exploité tandis que certains équipements sont inopérants. La LME est établie par l'exploitant de l'aéronef et approuvée par l'État de l'exploitant responsable. La majorité des constatations concernent : le manque de preuves de l'approbation de la LME, celle-ci étant soit indisponible soit dépassée.

A.3 CARTES DE RADIONAVIGATION

Des systèmes de navigation sont appliqués afin de déterminer la position de l'aéronef et à cette fin des cartes de navigation et des bases de données de navigation sont utilisées. Puisque les données qui doivent être incluses dans les cartes de navigation et les bases de données de navigation sont susceptibles de changer de temps en temps, leur mise à jour régulière est exigée. Les constatations les plus courantes étaient des cartes dépassées, des bases de données de navigation GPS² et FMS³ expirées.

B – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT LA CABINE DE PASSAGERS

| N°. | ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBRE. D'INSPECTIONS(III) | CONSTATATIONS (F) | | | | | CAT. 2 & 3/III |
|-----|----------------------|---|-----------------------------|-------------------|--------|--------|---------------|-------|-------------------|
| | | | | CAT. 1 | CAT. 2 | CAT. 3 | CAT. 2 & 3 | TOTAL | |
| 1 | SÉCURITÉ / CABINE | ISSUES DE SECOURS, BALISAGE LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES | 1 359 | 42 | 53 | 31 | 84 | 126 | 0,0618 |
| 2 | SÉCURITÉ / CABINE | ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR | 1 844 | 31 | 20 | 38 | 58 | 89 | 0,0315 |
| 3 | SÉCURITÉ / CABINE | ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS | 1 486 | 13 | 36 | 6 | 42 | 55 | 0,0283 |

¹ TCAS : Système anticollision embarqué

² GPS : Système mondial de localisation

³ FMS : Système de gestion de vol

B.1 ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES SORTIES, LAMPES TORCHES

Les constatations concernent principalement les éclairages des issues de secours qui ne fonctionnaient pas correctement, lampes torches absentes, en mauvais état ou en nombre insuffisant, et aucune installation de systèmes de balisage lumineux au sol vers les sorties (de secours) ou fonctionnement défectueux de ceux-ci. Ces systèmes ont pour objectif d'indiquer l'emplacement des sorties de secours et ils sont importants surtout en cas de feu ou de fumée dans la cabine de passagers ou dans le cas où l'éclairage normal ne fonctionne pas.

B.2 ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR

Il s'agit ici de l'état général de la cabine de passagers et des équipements qui y sont installés, tels que les sièges, les offices, les chariots, etc. Les manquements dont il est rendu compte comprennent chariots non-sécurisés placés dans les offices, panneaux d'affichage manquants, non-sécurisation de la moquette.

B.3 ACCÈS AUX SORTIES DE SECOURS

L'accès à la sortie de secours devrait toujours être dépourvu d'obstructions. Dans le cas d'une urgence, la voie conduisant aux sorties et portes de secours devrait être libre, permettant une évacuation rapide de l'aéronef. Les constatations établies étaient l'accès obstrué par des cartons liés à la restauration de bord, des bagages et des toboggans / canots de sauvetage. Une autre constatation fréquente, surtout dans les aéronefs de construction CEI, était le fait que les sièges devant les sorties de secours peuvent se déplier et sont susceptibles, dans un cas d'urgence, de bloquer la voie vers la sortie.

C – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT L'ÉTAT GÉNÉRAL DE L'AÉRONEF

| N°. | ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | Nbre. d'inspections (III) | CONSTATATIONS (F) | | | | | Cat. 2 & 3/III |
|-----|----------------------|------------------------|---------------------------|-------------------|--------|--------|------------|-------|----------------|
| | | | | Cat. 1 | Cat. 2 | Cat. 3 | Cat. 2 & 3 | TOTAL | |
| 1 | ÉTAT DE L'AÉRONEF | ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR | 2 755 | 151 | 70 | 4 | 74 | 225 | 0,0269 |
| 2 | ÉTAT DE L'AÉRONEF | ROUES, PNEUS ET FREINS | 2 584 | 50 | 44 | 21 | 65 | 115 | 0,0252 |
| 3 | ÉTAT DE L'AÉRONEF | FUITES | 2 268 | 53 | 35 | 16 | 51 | 104 | 0,0225 |

C.1 ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR

Il s'agit ici des constatations établies pendant l'inspection visuelle de l'extérieur de l'aéronef. Les constatations comprennent des rivets manquants, la corrosion, les bosses sur les bords d'attaque (aile / moteur), les lentilles des feux anti-collision abîmées, aucune marque d'immatriculation, peinture écaillée, etc.

C.2 ROUES, PNEUS ET FREINS

Les roues, pneus et freins doivent être en bon état. Les constatations faites concernent les pneus usés au-delà des limites, fuite du liquide hydraulique dans les zones du train d'atterrissage, freins usés au-delà des limites.

C.3 FUITES

Tout aéronef est équipé de plusieurs systèmes qui contiennent différentes sortes de liquides (huile, carburant, eau, liquide hydraulique, etc.). Les constatations font état de fuites de liquide hydraulique, de carburant et d'eau. Les domaines concernés étaient le panneau de service des toilettes, les ailes, les volets et becs d'attaque, les moteurs, le GAP⁴, le train d'atterrissage, etc.

D – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT LE COMPARTIMENT FRET

| N°. | ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBR. D'INSPECTIONS (III) | CONSTATATIONS (F) | | | | | CAT. 2 & 3/III |
|-----|----------------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------------|--------|--------|------------|-------|----------------|
| | | | | CAT. 1 | CAT. 2 | CAT. 3 | CAT. 2 & 3 | TOTAL | |
| 1 | FRET | SÉCURITÉ DE FRET À BORD | 835 | 30 | 41 | 74 | 115 | 145 | 0,1377 |
| 2 | FRET | MARCHANDISES DANGEREUSES | 321 | 3 | 9 | 20 | 29 | 32 | 0,0903 |
| 3 | FRET | ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET | 1 411 | 21 | 34 | 34 | 68 | 89 | 0,0482 |

D.1 SÉCURITÉ DU FRET À BORD

Dans plusieurs cas il a été établi que le fret dans les soutes à fret n'était pas correctement sécurisé. Des articles lourds (tels que roues de rechange) n'étaient pas retenus et par conséquent risquaient d'endommager l'aéronef en cas de forte accélération / décélération. Dans d'autres cas, les filets protecteurs étaient soit absents soit en mauvais état.

D.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

Certains types de matériaux demandent un soin et un traitement particuliers en raison de leur nature inflammable, toxique, asphyxiante, etc. Ils sont communément appelés « Marchandises dangereuses ». Lorsqu'elles sont correctement emballées, stockées, étiquetées, protégées, etc., ces marchandises peuvent être transportées. Les constatations enregistrées font état de stockage et étiquetage incorrects de marchandises dangereuses transportées à bord et l'indisponibilité des documents et manuels exigés (Guide des réactions en cas d'urgence).

D.3 ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET

Les constatations se rapportaient à l'état général du compartiment fret, et concernaient notamment les panneaux endommagés, les systèmes de verrouillage défectueux, les dommages subis par les conteneurs embarqués, les palettes de fret non arrimées / sécurisées et le défaut d'attaches dans le compartiment fret.

⁴ GAP : Groupe auxiliaire de puissance

8.

MESURES PRISES

8.1

GÉNÉRALITÉS

En se fondant sur la catégorie, le nombre et la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises.

Si les constatations indiquent que la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, des mesures correctives seront exigées. Normalement l'attention du commandant de l'appareil sera appelée sur les manquements sérieux auxquels il devra remédier. Dans les rares cas où les inspecteurs sont fondés à croire que le commandant n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires à propos des manquements qui lui ont été notifiés, ils immobiliseront formellement l'appareil. L'acte formel d'immobilisation par l'État d'inspection signifie que l'aéronef a l'interdiction de poursuivre ses vols jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

En 2002, les événements suivants ont conduit à l'immobilisation d'aéronefs : aucune preuve évidente que la maintenance exigée n'a été effectuée, « défauts reportés » dépassés depuis longtemps, Certificat de navigabilité expiré, état technique général de l'aéronef et un nombre élevé de défauts techniques.

Un autre type de mesure est appelé « mesure corrective avant l'autorisation de vol ». Avant que l'aéronef ne soit autorisé à reprendre son vol, une mesure corrective est exigée afin de corriger tout manquement qui a été identifié.

Dans d'autres cas, l'aéronef peut décoller, mais sous certaines restrictions opérationnelles. Prenant par exemple le cas où un manquement a été relevé à propos des sièges de passagers. L'exploitation de l'aéronef est possible à condition que les sièges défectueux ne soient pas occupés par des passagers.

Par l'intermédiaire de la base de données, tous les États CEAC ont accès aux inspections effectuées par d'autres États. Lorsque des constatations graves sont établies, la fréquence des inspections peut être accélérée.

La pratique établie veut qu'un compte rendu des constatations soit fait au commandant de l'aéronef juste après l'inspection de l'aéronef. De plus, un rapport sur les constatations de Catégorie 2 et de Catégorie 3 est communiqué à l'Autorité aéronautique responsable et au principal centre d'exploitation de l'exploitant avec la demande expresse de mettre en œuvre la mesure appropriée afin d'empêcher toute récidive.

Si toutefois aucune amélioration ne semble avoir été apportée et les constatations sont considérées comme importantes, les États membres de la CEAC peuvent, à titre individuel, décider d'annuler l'autorisation d'entrée de l'exploitant étranger en question. Cela signifie que cet exploitant n'est plus autorisé à effectuer des opérations utilisant les aéroports de cet État.

Le tableau ci-dessous donne la liste des mesures qui ont été prises suite aux inspections effectuées au cours des années 2000-2002.

| | | ANNÉE | | | TOTAL |
|----------------|--|-------|-------|-------|-------|
| | | 2000 | 2001 | 2002 | |
| MESURES PRISES | NBRE. D'INSPECTIONS | 2 394 | 2 706 | 3 234 | 8 334 |
| | NBRE. DES CONSTATATIONS | 2 587 | 2 868 | 3 064 | 8 519 |
| | INFORMATION À L'AUTORITÉ ET À L'EXPLOITANT | 150 | 262 | 289 | 701 |
| | RESTRICTION À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF | 0 | 2 | 17 | 19 |
| | ACTIONS CORRECTIVES AVANT L'AUTORISATION DE VOL | 184 | 210 | 225 | 619 |
| | AÉRONEFS IMMOBILISÉS AU SOL | 16 | 28 | 12 | 56 |
| | LIMITATIONS OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'ENTRER | 9 | 4 | 6 | 19 |

8.2 INTÉGRATION DU PROGRAMME DANS L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ GLOBALE DE L'AVIATION

Sur la base des inspections SAFA qui ont été effectuées ces dernières années, l'expérience montre que les inspections donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Cette indication est limitée dans le sens où aucun tableau complet de la sécurité de cet aéronef ou exploitant particulier n'est obtenu. Cela découle du fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (p.ex. gestion des ressources des équipages), le temps limité disponible pour réaliser une inspection, et la profondeur limitée de l'inspection.

L'évaluation complète d'un aéronef ou exploitant particulier ne peut être obtenue que moyennant la supervision continue de celui-ci par l'autorité aéronautique responsable.

Toutefois, l'information obtenue par l'intermédiaire du Programme SAFA est utile et les inspections contribuent effectivement à l'exploitation sûre de l'aéronef en question qui a été inspecté. SAFA fournit également l'occasion pour les autorités aéronautiques de l'État inspecté et de l'État des exploitants de coopérer en vue de la recherche de solutions à des problèmes spécifiques liés à la sécurité. Le Programme SAFA a sa place dans la chaîne de sécurité et il apporte par conséquent une contribution précieuse à la sécurité de l'aviation en général.

La base de données centrale est particulièrement utile car elle contribue à une communication rapide des informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information recueillie à partir de toutes les inspections réalisées est partagée et contribue à donner un tableau plus complet d'un aéronef, un type d'aéronef ou un exploitant en question.

8.3 ACTION FUTURE

En ce qui concerne la formation des inspections, il est anticipé que le programme d'échange évoluera encore dans les années à venir.

L'utilisation de, et la connexion à, la base de données SAFA centrale seront encouragées plus avant. Les États qui sont connectés trouvent la base de données

particulièrement utile car elle leur permet de passer en revue les résultats d'inspections effectuées par d'autres États.

La base de données a été améliorée afin de tenir compte d'exigences opérationnelles telles que la facilité d'utilisation, des temps de réponse plus courts et des fonctions analytiques plus efficaces. En outre la base de données a été adaptée afin de consigner un état des mesures prises à la suite des inspections. Cela comprendra également un état des réponses reçues de l'Autorité aéronautique responsable de l'État de l'exploitant à une communication reçue de l'État qui a effectué les inspections SAFA.

S'il est estimé nécessaire et pratique de le faire, la check-list des inspections pourra être amendée afin d'y inclure des éléments d'inspection supplémentaires. Cela fera suite à l'entrée en vigueur de nouveaux règlements et concernera très probablement le domaine des équipements opérationnels à transporter dans le poste de pilotage.

La base de données fera l'objet d'une analyse suivie. Les résultats seront communiqués aux États CEAC. Les États pourront ainsi focaliser leurs inspections sur un certain aéronef, type d'aéronef, exploitant ou élément d'inspection spécifique, contribuant à des inspections d'une plus grande utilité et efficacité. Les résultats peuvent être partagés avec les États des exploitants étrangers, permettant ainsi que des mesures préventives et correctives appropriées puissent être prises.

La base de données sera accessible à d'autres parties impliquées dans le Programme SAFA, telles que la Commission européenne et la Section OACI chargée de la supervision des audits de sécurité. Il est envisagé également qu'un accès limité aux données soit accordé aux États non CEAC sur la base d'accords couvrant l'échange bilatéral de données de sécurité.

8.4 COOPÉRATION AVEC L'OACI

La coopération avec l'OACI se poursuit, ainsi que le démontre la mise à disposition d'un conférencier lors des cours de formation SAFA, et le partage d'information.

8.5 COOPÉRATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE

La Commission européenne a proposé au Conseil de l'Union européenne et au Parlement européen une Directive sur « la sécurité des aéronefs de pays tiers qui empruntent les aéroports communautaires ». Lorsque cette Directive entrera en vigueur, il pourrait être nécessaire d'ajuster le Programme SAFA, afin d'aider les États UE, par le truchement de leur participation au Programme SAFA, à respecter leurs obligations UE.

Au nom de la CEAC, les éléments opérationnels du Programme SAFA sont mis en œuvre par le JAA Central. Lors de l'établissement, à terme, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la majorité des activités du JAA Central seront transférées à l'AESA, ce qui aboutira à la dissolution du JAA Central. Actuellement une réflexion est en cours à propos des arrangements qui seraient les mieux adaptés à la continuation du Programme SAFA, y inclus sa base de données, sur une échelle paneuropéenne.

APPENDICE A

LISTE DES ÉTATS DES EXPLOITANTS INSPECTÉS

| ÉTAT DE L'EXPLOITANT | CODE OACI | ÉTAT DE L'EXPLOITANT | CODE OACI |
|----------------------------|-----------|------------------------|-----------|
| Afghanistan | OA | Danemark | EK |
| Albanie | LA | République dominicaine | MD |
| Algérie | DA | Egypte | HE |
| Angola | FN | Guinée équatoriale | FG |
| Antigua-et-Barbuda | TA | Estonie | EE |
| Argentine | SA | Ethiopie | HA |
| Arménie | U5 | Finlande | EF |
| Autriche | LO | France | LF |
| Azerbaïdjan | UB | Gabon | FO |
| Bahamas | MY | Géorgie | UG |
| Bahreïn | OB | Allemagne | ED |
| Bangladesh | VG | Ghana | DG |
| Barbade | TB | Grèce | LG |
| Bélarus | UM | Guinée-Bissau | GG |
| Belgique | EB | Hong Kong | VH |
| Bermudes | TX | Hongrie | LH |
| Bosnie-Herzégovine | LQ | Islande | BI |
| Brésil | SB | Inde | VA |
| Brunéi Darussalam | WB | Indonésie | WA |
| Bulgarie | LB | Iran | OI |
| Cap-Vert | GV | Irlande | EI |
| Cameroun | FK | Israël | LL |
| Canada | C | Italie | LI |
| Iles Caïmans | MW | Jamaïque | MK |
| Chili | SC | Japon | RJ |
| Chine | ZB | Jordanie | OJ |
| Colombie | SK | Kazakhstan | UA |
| Comores | F1 | Kenya | HK |
| Croatie | LD | Corée (Nord) | ZK |
| Cuba | MU | Corée (Sud) | RK |
| Chypre | LC | Koweït | OK |
| République tchèque | LK | Kirghizistan | U2 |
| Rép. démocratique du Congo | FZ | Lettonie | EV |

| ÉTAT DE L'EXPLOITANT | CODE OACI | ÉTAT DE L'EXPLOITANT | CODE OACI |
|--|-----------|-------------------------------------|-----------|
| Liban | OL | Slovaquie | LZ |
| Jamahiriya arabe libyenne | HL | Slovénie | LJ |
| Lituanie | EY | Afrique du Sud | FA |
| Luxembourg | EL | Espagne | LE |
| L'ex-République yougoslave de Macédoine | LW | Sri Lanka | VC |
| Madagascar | FM | Soudan | HS |
| Malaisie | WM | Swaziland | FD |
| Malte | LM | Suède | ES |
| Mauritanie | GQ | Suisse | LS |
| Maurice | FI | République arabe syrienne | OS |
| Mexique | MM | Tadjikistan | UT |
| Moldova | LU | Taiwan (République de Chine) | RC |
| Monaco | LN | Thaïlande | VT |
| Mongolie | ZM | Trinité-et-Tobago | TT |
| Maroc | GM | Tunisie | DT |
| Namibie | FY | Turquie | LT |
| Pays-Bas | EH | Turkménistan | U3 |
| Antilles néerlandaises | TN | Ouganda | HU |
| Nouvelle-Zélande | NZ | Ukraine | UK |
| Niger | DR | Emirats arabes unis | OM |
| Nigéria | DN | Royaume-Uni | EG |
| Norvège | EN | États-Unis | K |
| Pakistan | OP | Ouzbékistan | U4 |
| Pologne | EP | Yémen | OY |
| Portugal | LP | Zimbabwe | FV |
| Qatar | OT | | |
| Roumanie | LR | | |
| Fédération de Russie | U | | |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines | TV | | |
| Arabie saoudite | OE | | |
| Sénégal | GO | | |
| Serbie-Monténégro | LY | | |
| Seychelles | FS | | |
| Sierra Leone | GF | | |
| Singapour | WS | | |

APPENDICE B

TYPES D'AÉRONEFS INSPECTÉS

| Type d'aéronef | Code OACI | Type d'aéronef | Code OACI |
|---|-----------|--|-----------|
| 695 Jetprop Commander 980/1000 Rockwell | AC95 | BAe146-200, Quiet Trader, Statesman | B462 |
| Airbus A-300B2/4-1/2/100/ 200, A-300C4-200 | A30B | BAe146-300 | B463 |
| Airbus A-300B4-600 | A306 | BAe-3100 Jetstream 31 | JS31 |
| Airbus A-310 (CC-150 Polaris) | A310 | BAe-3200 Jetstream Super 31 | JS32 |
| Airbus A-319 | A319 | BAe-4100 Jetstream 41 | JS41 |
| Airbus A-320 | A320 | Beech 1900 | B190 |
| Airbus A-321 | A321 | Beech 200,1300 Super King Air | BE20 |
| Airbus A330-200 | A332 | Beech 300 | BE30 |
| Airbus A330-300 | A333 | Beech 55 Baron | BE55 |
| Airbus A340-200 | A342 | Beech 90 | BE9L |
| Airbus A340-300 | A343 | Beech B300 Super King Air 350 | B350 |
| American Champion 7 Citabria | AR7 | Bell 206A/B/L,406, JetRanger | B06 |
| Antonov An-12 | AN12 | Beriev A-40 Albatros | BE40 |
| Antonov An-124 Ruslan | A124 | BN-2A Mk3 Trislander | TRIS |
| Antonov An-225 Mriya | A225 | Boeing 707-100 | B701 |
| Antonov An-24 | AN24 | Boeing 707-300 | B703 |
| Antonov An-26 | AN26 | Boeing 717-200 | B712 |
| Antonov AN-28/PZL-Mielec AN-28 | AN28 | Boeing 720 | B720 |
| Antonov AN-72/74 | AN72 | Boeing 727-100 | B721 |
| ATR-42-200/300/320 | AT43 | Boeing 727-200 | B722 |
| ATR-42-400 | AT44 | Boeing 737-100 | B731 |
| ATR-42-500 | AT45 | Boeing 737-200 | B732 |
| ATR-72 | AT72 | Boeing 737-300 | B733 |
| BAC-111 One-Eleven | BA11 | Boeing 737-400 | B734 |
| BAe ATP | ATP | Boeing 737-500 | B735 |
| BAe RJ-100 | RJ1H | Boeing 737-600 | B736 |
| BAe RJ-70 | RJ70 | Boeing 737-700, BBJ | B737 |
| BAe RJ-85 | RJ85 | Boeing 737-800 | B738 |
| BAe146-100, Statesman | B461 | Boeing 747-100 | B741 |
| Boeing 747-200 | B742 | DHC-3-PZL3S/1000 Otter | DHC3 |
| Boeing 747-300 | B743 | DHC-6 Twin Otter | DHC6 |

| Type d'aéronef | Code OACI | Type d'aéronef | Code OACI |
|----------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|
| Boeing 747-400 | B744 | DHC-7 Dash 7 | DHC7 |
| Boeing 747SP | B745 | DHC-8-100 Dash 8 | DH8A |
| Boeing 747SR | B74R | DHC-8-300 Dash 8 | DH8C |
| Boeing 757-200 | B752 | DHC-8-400 Dash 8 | DH8D |
| Boeing 757-300 | B753 | Dornier 228 | D228 |
| Boeing 767-200 | B762 | Dornier 328 | D328 |
| Boeing 767-300 | B763 | Dornier Do-28A/B | DO28 |
| Boeing 767-400 | B764 | Douglas DC-8-50, Jet Trader (EC-24) | DC85 |
| Boeing 777-200 | B772 | Douglas DC-8-60 | DC86 |
| Boeing 777-300 | B773 | Douglas DC-9-30 | DC93 |
| Bombardier BD-700 Global Express | GLEX | Douglas DC-9-50 | DC95 |
| Canadair CL-600 Challenger | CL60 | Embraer EMB-110/111Bandeirante | E110 |
| Canadair RJ-100 Regional Jet | CRJ1 | Embraer EMB-120 Brasilia | E120 |
| Canadair RJ-200 Regional Jet | CRJ2 | Embraer EMB-121 Xingu | E121 |
| Canadair RJ-700 Regional Jet | CRJ7 | Embraer EMB-145, ERJ-145 | E145 |
| Cessna 208 Caravan | C208 | Eurocopter AS-350/550 Ecureuil | AS50 |
| Cessna 340 | C340 | Fairchild Dornier 328JET, Envoy 3 | J328 |
| Cessna 401,402 | C402 | Fairchild SA-226TB,SA-227TT | SW3 |
| Cessna 421,Golden Eagle | C421 | Fairchild SA-226TC,SA-227AC/AT | SW4 |
| Cessna 500 Citation, Citation 1 | C500 | Fairey BN-2A/B Islander | BN2P |
| Cessna 501 Citation 1SP | C501 | Fokker 100 | F100 |
| Cessna 525 CitationJet | C525 | Fokker 50,Maritime Enforcer | F50 |
| Cessna 550, 551 | C550 | Fokker 70 | F70 |
| Cessna 560 Citation 5 | C560 | Fokker F-27 Friendship | F27 |
| Cessna 650 Citation 3/6/7 | C650 | Fokker F-28 Fellowship | F28 |
| Cessna 750 Citation 10 | C750 | Gulfstream G-1159 3/4/5 | GULF |
| Commander 500 | AC50 | Harbin SH-5,PS-5 | SH5 |
| Dassault Falcon 2000 | F2TH | Hawker Siddeley HS-748, BAe-748 | A748 |
| Dassault Falcon-Mystère 10/100 | FA10 | HS-125-1/2/3/400/600 | H25A |
| Dassault Falcon-Mystère 20/200 | FA20 | HS-125-700 | H25B |
| Dassault Falcon-Mystère 50 | FA50 | Ilyushin Il-18/20/22/24 | IL18 |
| Dassault Falcon-Mystère 900 | F900 | Ilyushin Il-62 | IL62 |
| DC-10 | DC10 | Ilyushin Il-76/78, Gajaraaj | IL76 |

| Type d'aéronef | Code OACI | Type d'aéronef | Code OACI |
|---|-----------|----------------------------|-----------|
| Ilyushin Il-86 | IL86 | Soko G-4 | G4 |
| Ilyushin Il-96 | IL96 | Swearingen SA-26 Merlin 2 | SW2 |
| Kelowna CV-5800, Convair CV-540/580/600/640 | CVLT | Tupolev Tu-134 | T134 |
| Learjet 31 | LJ31 | Tupolev Tu-154 | T154 |
| Learjet 35, 36 | LJ35 | Tupolev Tu-204/214/224/234 | T204 |
| Learjet 45 | LJ45 | Yak-40 | YK40 |
| Learjet 55 | LJ55 | Yak-42/142 | YK42 |
| Learjet 60 | LJ60 | | |
| Let L-410/420 Turbolet | L410 | | |
| Lockheed C-130, AC-130, etc | C130 | | |
| Lockheed Electra I188 | L188 | | |
| Lockheed L-1011 TriStar | L101 | | |
| Lockheed L-14 Super Electra | L14 | | |
| MD-11 | MD11 | | |
| MD-81 | MD81 | | |
| MD-82 | MD82 | | |
| MD-83 | MD83 | | |
| MD-87 | MD87 | | |
| MD-88 | MD88 | | |
| MD-90 | MD90 | | |
| MOONEY M-20K/M | M20T | | |
| Piaggio P-180 Avanti | P180 | | |
| Pilatus PC-12 | PC12 | | |
| Pilatus PC-6 Porter | PC6P | | |
| Piper PA-28 Cherokee | PA28 | | |
| Piper PA-31/31P Navajo | PA31 | | |
| Piper PA-32 Cherokee | PA32 | | |
| Piper PA-34 Seneca | PA34 | | |
| Piper PA-46 Malibu | PA46 | | |
| Saab 2000 | SB20 | | |
| SAAB SF-340 | SF34 | | |
| Short 360 | SH36 | | |
| SN-601 Corvette | S601 | | |
| Socata TBM-700 | TBM7 | | |
| Soko G-2 | G2 | | |

APPENDICE C

EXPLOITANTS INSPECTÉS

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|-------------------------------|-----------|
| ABELAG AVIATION | AAB | AIR ANATOLIA (ANADOLU HAVA.) | NTL |
| ACH HAMBURG GMBH | 7AC | AIR ATLANTIQUE | AAG |
| ADRIA AIRWAYS | ADR | AIR BALTIC CORPORATION SIA | BTI |
| AEGEAN AVIATION | AEE | AIR BERLIN, INC. | BER |
| AER ARANN TEORANTA | REA | AIR BOSNA | BON |
| AER LINGUS TEORANTA | EIN | AIR BOTNIA | KFB |
| AERIS | AIS | AIR CANADA | ACA |
| AERO LLOYD FLUGREISEN GMBH | AEF | AIR CAVREL | ACL |
| AERO RENT, JOINT STOCK COMPANY | NRO | AIR CHINA | CCA |
| AERO-CHARTER UKRAINE LTD. | UCR | AIR COMET | MPD |
| AEROCOM | MCC | AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD | ABR |
| AERODIENST GMBH, NURNBURG | ADN | AIR DOLOMITI | DLA |
| AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL. | AFL | AIR ENTERPRISE PULKOVO | PLK |
| AEROFLOT DON/DONAVIA | DNV | AIR EUROPA | AEA |
| AEROFREIGHT AIRLINES | FRT | AIR EUROPE SPA | AEL |
| AEROLINEAS ARGENTINAS | ARG | AIR EVEX GMBH, DUSSELDORF | EVE |
| AEROLINEAS MEXICANAS | LMX | AIR EXEL NETHERLANDS B.V. | AXL |
| AERONOVA | OVA | AIR FRANCE | AFR |
| AEROPUBLIC, S.L. | PUB | AIR GLACIERS SA | AGV |
| AEROSERVICES CORPORATE | CJE | AIR INDEPENDENCE LUFT. | JTV |
| AEROSVIT AIRLINES | AEW | AIR INDIA | AIC |
| AFRICAN INT.AIRWAYS | AIN | AIR JAMAICA | AJM |
| AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD. | QSC | AIR JET | AIJ |
| AFRICAONE | AFI | AIR KAZAKSTAN | KZK |
| AIGLE AZUR | AAF | AIR KORYO | KOR |
| AIR & TRAINING CENTER-WEST | BDI | AIR LIB | LIB |
| AIR 2000 LTD | AMM | AIR LIETUVA | KLA |
| AIR ADRIATIC | AHR | AIR LITTORAL | LIT |
| AIR ALFA HAVA YOLLARI | LFA | AIR LUXOR, LDA | LXR |
| AIR ALGERIE | DAH | AIR MADAGASCAR | MDG |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| AIR MALTA PLC | AMC | APATAS | LYT |
| AIR MAURITANIE | MRT | ARAVCO LTD. | ARV |
| AIR MAURITIUS LIMITED | MAU | ARCUS-AIR-LOGISTIC GMBH | AZE |
| AIR MEDICAL LTD | MCD | ARIANA AFGHAN AIRLINES | AFG |
| AIR MEDITERRANEE | BIE | ARKHANGELSK 2 AVIATION DIV | OAD |
| AIR MEMPHIS | MHS | ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES | AIZ |
| AIR MOLDOVA | MLD | ARMENIAN INT. AIRLINES | RME |
| AIR MOLDOVA INT. | MLV | ARMENIAN INT.AIRWAYS | RML |
| AIR NEW ZEALAND LTD. | ANZ | ARTAC | AVS |
| AIR NOVE | NHA | ASIANA AIRLINES | AAR |
| AIR SCANDIC | SCY | ATLANTA | ABD |
| AIR SEYCHELLES | SEY | ATLANTIC AIRLINES LTD | ALH |
| AIR SOFIA | SFB | ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS | FLI |
| AIR STYRIA | 7AS | ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY) | GTI |
| AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF | ATJ | ATLAS INT. (TURKEY) | OGE |
| AIR TRANSAT | TSC | ATLAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES | VAS |
| AIR UNIVERSAL LIMITED | UVS | AUDELI AIR EXPRESS | ADI |
| AIR VIA | VIM | AURELA | LSK |
| AIR ZENA | TGZ | AURIGNY AIR SERVICES LTD. | AUR |
| AIR ZIMBABWE | AZW | AUSTRIAN AIRLINES (AUA) | AUA |
| AIRLINK LUFTVERKEHRS GESELL. | JAR | AVANTI AIR GMBH, BUDINGEN | EEX |
| AIRTOURS INT. | AIH | AVCON, AVIATION CONSULTING LTD | VCN |
| AIRVENTURE, BVBD | RVE | AVIA EXPRESS LTD. | AEH |
| ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K. | LBC | AVIACON ZITOTRANS | AZS |
| ALISEA AIRLINES | BBG | AVIAENERGO | ERG |
| ALITALIA | AZA | AVIAEXPRESS CRUISE, JSC. | BKS |
| ALITALIA EXPRESS | SMX | AVIANCA (COLOMBIA). | AVA |
| ALITALIA TEAM | NOV | AVIAST LTD, JSC. | VVA |
| ALIVEN | LVN | AVIATION ASSISTANCE | 4AS |
| ALL NIPPON AIRWAYS CO. LTD. | ANA | AVIATION COMPANY MERIDIAN | MMM |
| AMERER AIR | AMK | AVIAVILSA | LVR |
| AMERICAN AIRLINES INC. | AAL | AVIOIMPEX | AXX |
| AMERIJET INT. | AJT | AXIS AIRWAYS | AXY |
| ANTINEA AIRLINES | DJA | AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL. | AHY |
| ANTONOV DESIGN BUREAU | ADB | AZERBAIJAN HAVA JOLLARI | AHC |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| AZZURRA AIR | AZI | CAT AVIATION AG | CAZ |
| BA CITIEXPRESS | BRT | CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD. | CPA |
| BALKAN AIR TOUR | LZB | CCF MANAGER AIRLINE GMBH, KOLN | CCF |
| BALKAN-BULGARIAN AIRLINES | LAZ | CEGA AVIATION LIMITED | CEG |
| BALTIC INT. AIRLINES | BIA | CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC | CVC |
| BANGLADESH BIMAN | BBC | CHABAHAR AIRLINE | IRU |
| BASHKIRIAN AIRLINES | BTC | CHALAIR | CLG |
| BELAIR AIRLINES AG | BHP | CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES) | EXS |
| BELAVIA | BRU | CHELYABINSK AIR ENTERPRISE | CHB |
| BENAIR | BEI | CHINA AIRLINES | CAL |
| BIN AIR | 3BA | CHINA EASTERN AIRLINES | CES |
| BIZAIR FLUGGESELLSCHAFT | BZA | CIMBER AIR A/S | CIM |
| BLUE LINE | BLE | CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH | RUS |
| BLUE PANORAMA AIRLINES SPA | BPA | CITYFLYER EXPRESS | CFE |
| BOSPHORUS EUROPEAN AIRWAYS | 8BA | CITYJET | BCY |
| BOSPHORUS EUROPEAN AIRWAYS | BHY | COAST AIR AS | CST |
| BRAATHENS ASA | BRA | COMFORT AIR | 7CA |
| BRIGHT AVIATION SERVICES | BRW | COMPAGNIE NATIONALE AIR GABON | AGN |
| BRISTOW HELICOPTERS GROUP LTD. | BHL | CONCORS LATVIAN AIR SERVICE | COS |
| BRITAIR S.A. | BZH | CONDOR FLUGDIENST GMBH | CFG |
| BRITANNIA AIRWAYS LTD. | BAL | CONTINENTAL AIR LINES INC. | COA |
| BRITISH AIRWAYS | BAW | CORSE AIR INT. | CRL |
| BRITISH EUROPEAN | BEE | COUGAR LEASING LIMITED | GCR |
| BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD. | BMA | CROATIA AIRLINES | CTN |
| BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD | BMI | CRONUS AIRLINES | CUS |
| BRUSSELS INT. AIRLINES | BXI | CUBANA DE AVIACION S.A. | CUB |
| BULGARIAN AIR CHARTER | BUC | CYPRUS AIRWAYS LTD. | CYP |
| BUSINESS AIR AG | BUR | CZ AIRLINES, J.S.C. | OKC |
| BUSINESS JET SWEDEN KB | SCJ | CZECH AIRLINES J.S.C. | CSA |
| BWIA WEST INDIES AIRWAYS LTD | BWA | DAIMLER CHRYSLER AVIATION GMBH | DCS |
| C N AIR, S.A. | ORO | DAIRO AIR SERVICES,LTD. | DSR |
| CAMEROON AIRLINES | UYC | DANISH AIR TRANSPORT | DTR |
| CARGOLUX AIRLINES INT. | CLX | DARTA | DRT |
| CARPATAIR S.A. | KRP | DAS AIR CARGO | DAZ |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| DELTA AIR LINES, INC. | DAL | EUROPEAN AIR TRANSPORT | BCS |
| DENIM AIR | DNM | EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER | EAF |
| DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G. | DLH | EUROWINGS AG, NURNBERG | EWG |
| DHL AIR LTD | DHK | EVA AIRWAYS CORPORATION | EVA |
| DHL AIRWAYS, INC. | DHL | EVERGREEN INT. AIRL. | EIA |
| DNIEPROAVIA | UDN | EX. A.V. EXECUTIVE AVIATION | EEV |
| DOMINGUEZ TOLEDO (GR MAYORAL) | MYO | EXCEL AVIATION LIMITED | XLA |
| DONBASS-EASTERN UKRAINIAN | UDC | EXCELLENT AIR GMBH | GZA |
| DUCAIR S.A. | DUK | EXECUTIVE WINGS AVIATION | 7EW |
| DUCOR WORLD AIRLINES | 7DW | EXIN | EXN |
| DYNAMIC AIR | DYE | EXPRESS AIRWAYS GMBH | EPA |
| EAST LINE AIRLINES | ESL | FAI AIRSERVICE, NURNBERG | IFA |
| EASTERN AIRWAYS (UK) LTD | EZE | FALCON AIR AB | FCN |
| EASY JET SWITZERLAND SA | EZS | FALCON AIR, INC. (FLINT, MI) | FAI |
| EASYJET AIRLINES CO. LTD | EZY | FARNER HUNGARY LTD | FAH |
| EGYPT AIR | MSR | FARNER SWITZERLAND AG | FAT |
| EGYPTIAN AIR FORCE | EGY | FINNAIR O/Y | FIN |
| EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD. | ELY | FISCHER AIR LTD | FFR |
| ELECTRA AIRLINES | ELD | FLASH AIRLINES | FSH |
| EMERALD AIRWAYS LTD | JEM | FLIGHTLINE | FLT |
| EMIRATES | UAE | FLUGDIENST FEHLHABER GMBH | FFG |
| ENIMEX LTD | ENI | FLUGFELAG ISLANDS, ICELAND AIR | FXI |
| ENKOR, JOINT STOCK COMPANY | ENK | FLY AIR | FLM |
| ESTONIAN AIR | ELL | FLYING SERVICE | FYG |
| ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION | ETH | FORD MOTOR CO. LTD | FOB |
| EURALAIR | EUL | FOXAIR | FXR |
| EURASIA AIRCOMPANY | EUS | FREE BIRD AIRLINES | FHY |
| EURAVIATION | EVN | FUTURA | FUA |
| EUROATLANTIC AIRWAYS | MMZ | GANDALF | GNF |
| EUROCYPRIA AIRLINES LTD | ECA | GARUDA INDONESIA, P.T. | GIA |
| EUROFLY SERVICE | EEU | GATS GUINEA S.A. | GTS |
| EUROJET AVIATION LTD | GOJ | GAZPROMAVIA | GZP |
| EUROJET ITALIA | ERJ | GB AIRWAYS LTD | GBL |
| EUROLOT S.A. | ELO | GEMINI AIR CARGO, LLC | GCO |
| EUROPE AIRPOST | FPO | GENERAL ELECTRIC (GECAS) | GCC |
| EUROPE CONTINENTAL AIRWAYS ECA | ECC | GEORGIAN AIRLINES | GEG |
| EUROPEAN AIR EXPRESS | EAL | GESTAIR EXECUTIVE JET | GES |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|---------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| GHANA AIRWAYS CORPORATION | GHA | IRTYSH-AVIA | IRT |
| GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD. | GSS | ISLANDSFLUG (ICEBIRD AIRLINE) | ICB |
| GO FLY LIMITED | GOE | ISRAIR | ISR |
| GOLD AIR INT. LTD | GDA | JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL. | LAA |
| GOLDEN AIR FLYG AB | GAO | JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD. | JAL |
| GOVERNEMENT DU QUEBEC | QUE | JAT (JUGOSLOVENSKI AEROTR.) | JAT |
| GRIZOBUDOVA AIR | 7GR | JERSEY EUROPEAN AIRWAYS | JEA |
| GROMOV AIR, JSC | GAI | JET AVIATION, BUSINESS JETS AG | PJS |
| GULF AIR | GFA | JET LINE INTERNATL LTD. | MJL |
| HAMARFLY AS | HAM | JETALLIANCE FLUGBETRIEBS AG | JAF |
| HAPAG LLOYD EXECUTIVE | HLX | JETCLUB LIMITED | JCS |
| HAPAG LLOYD FLUGGESELLSCHAFT | HLF | JMC AIRLINES LIMITED | JMC |
| HC AIRLINES LTD. | HLA | JR AVIATION | 7JR |
| HELI-AIR-MONACO | MCM | KARTHAGO AIRLINES | KAJ |
| HELIADIA TRANSPORTES AEREO, LDA | HEA | KAVMINVODYAVIA | MVD |
| HELIOS AIRWAYS LTD. | HCY | KAZAKHSTAN AIRLINES (KAZAIR) | KZA |
| HEMUS AIR | HMS | KENYA AIRWAYS LTD. | KQA |
| HEWA BORA AIRWAYS | ALX | KHALIFA AIRWAYS | KZW |
| HEWA BORA AIRWAYS | HBA | KHORS AIRCOMPANY | KHO |
| HEX' AIR | HER | KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD. | KYV |
| HOLA AIRLINES | HOA | KLM CITYHOPPER BV | KLC |
| HONDURAS AIRLINES | HAS | KLM ROYAL DUTCH AIRLINES | KLM |
| HONG KONG DRAGON AIRLINES | HDA | KLM UK LIMITED | UKA |
| HYDRO AIR FLIGHT OPERATIONS | HYC | KOGALYMAVIA | KGL |
| IBERIA | IBE | KOREAN AIR LINES CO., LTD. | KAL |
| IBERTRANS AEREA S.L. | IBT | KRASNOJARSKY AIRLINES | KJC |
| IBERWORLD | IWD | KUWAIT AIRWAYS CORPORATION | KAC |
| ICELANDAIR | ICE | KYRGYZSTAN AIRLINES | KGA |
| INTER AIR AB | INR | L T E INTERNATL AIRWAYS | LTE |
| INTER EXPRESS AIRLINES | INX | LAN -LINEA AEREA NAC. DE CHILE | LAN |
| INTERMEDIACION AEREA S.L. | IEA | LATCHARTER | LTC |
| INTERSKY LUFTFAHRT GMBH | ISK | LAUDA AIR | LDA |
| IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR) | IRA | LEADAIR UNIJET | LEA |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|
| LITHUANIAN AIRLINES | LIL | MTM AVIATION GMBH, MUNCHEN | MTM |
| LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE | LOT | MUSTIQUE AIRWAYS | MAW |
| LOTUS AIRLINE | TAS | NETJETS, TRANSPORTES AEREOS | NJE |
| LTU LUFTRANSPORT-UNTERNEHMEN | LTU | NEWAIR | NAW |
| LUFTHANSA CITYLINE | CLH | NIPPON CARGO AIRLINES CO. | NCA |
| LUXAIR | LGL | NORDIC AIRLINK | NDC |
| LUXAVIATION S.A. | LXA | NORTH FLYING A/S | NFA |
| LVOV AIRLINES | UKW | NORTHERN EXECUTIVE AVIATION | NEX |
| MACEDONIAN AIRLINES (FYROM) | MAK | NORTHWEST AIRLINES INC. | NWA |
| MACEDONIAN AIRLINES (GREECE) | MCS | NOUVEL AIR TUNISIE | LBT |
| MAERSK AIR I/S (DENMARK) | DAN | NOVA AIRLINES AB | NVR |
| MAERSK AIR LTD. (UK) | MSK | ODETTE AIRWAYS AG | OAW |
| MAHAN AIR | IRM | OLYMPIC AIRWAYS S.A. | OAL |
| MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM | MAS | OLYMPIC AVIATION S.A. | OLY |
| MALEV - HUNGARIAN AIRLINES | MAH | OMSKAVIA AIRLINE | OMS |
| MALEV EXPRESS | MEH | ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS | OHY |
| MALI AIR LUFTRANSPORTGESELL. | MAE | OSTFRIESISCHE LUFTRANSPORT | OLT |
| MALMO AVIATION AB | SCW | OXAERO | OXE |
| MANHATTAN AIR LTD | MHN | PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA) | PIA |
| MARTINAIR HOLLAND N.V. | MPH | PANAIR | PNR |
| MD AIRLINES LTD. | MDI | PANAIR S.P.A. | PIT |
| MERIDIANA SPA | ISS | PEGASUS HAVA TASIMACILIGI | PGT |
| MID EAST JET INC. | 7ME | POLAR AIR CARGO, INC. | PAC |
| MIDDLE EAST AIRLINES | MEA | POLET | POT |
| MIDWEST AIRLINES | MWA | PORTUGALIA | PGA |
| MINILINER SRL | MNL | PREMIAIR | VKG |
| MK AIRLINE LTD | MKA | PREMIUM AIR SHUTTLE LTD | EMI |
| MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK | MNB | PRIVATE FLIGHT | ZZZ |
| MOLDAVIAN AIRLINES | MDV | PROTEUS AIR SYSTEME | PRB |
| MONARCH AIRLINES LTD. | MON | PSKOV STATE AVIATION ENT. | PSW |
| MONGOLIAN AIRLINES | MGL | QATAR AIRWAYS COMPANY | QTR |
| MONTENEGRO AIRLINES | MGX | RABBIT-AIR AG, ZURICH | RBB |
| MOUNTAIN AIR CARGO, INC. | MTN | RAF-AVIA | MTL |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| REGIONAL AIR LINES (MOROCCO) | RGL | SKY AIRLINES | SHY |
| REGIONAL AIRLINES (FRANCE) | RGI | SKY SERVICE | SKS |
| REGIONAL LINEAS AEREAS (SPAIN) | RGN | SKYEUROPE AIRLINES, A.S. | ESK |
| RHEINTALFLUG-ROLF SEEWALD | RTL | SKYJET INC. | SKJ |
| RIGA AIRCLUB | RAK | SKYSERVICE F.B.O. INC. | SSV |
| RIVAFLECHA S.L. (BKS AIR) | CKM | SKYWAYS ENTERPRISE AB | FLY |
| ROMAVIA | RMV | SKYWAYS EXPRESS AB | SKX |
| ROSSAIR EUROPE | ROS | SLOVAK AIRLINES | SLL |
| ROSSAIR EUROPE (TURDUS AIRW.) | TRQ | SN BRUSSELS AIRLINES | DAT |
| ROYAL AIR MAROC | RAM | SOBELAIR | SLR |
| ROYAL BRUNEI AIRLINES | RBA | SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA) | SAA |
| ROYAL JORDANIAN | RJA | SPANAIR | JKK |
| RUSAIR, JOINT-STOCK AIR COMP. | CGI | SRILANKAN AIRLINES | ALK |
| RYANAIR | RYR | ST. VINCENT GRENADINES AIR | SVD |
| SABENA | SAB | STAR AIR I/S | SRR |
| SARATOV AVIATION DIVISION | SOV | STAR EUROPE | SEU |
| SATA INTERNACIONAL | RZO | STATE TRANSPORT COMPANY RUSSIA | SDM |
| SAUDI ARABIAN AIRLINES | SVA | STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S | SNB |
| SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM | SAS | STREAMLINE AVIATION LTD | SSW |
| SENATOR AVIATION CHARTER | SNA | STUTTGARTER FLUG DIENST (SFD) | 7SF |
| SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG | SWZ | STUTTGARTER FLUGDIENST GMBH | FFD |
| SHOROUK AIR | SHK | SUCKLING AIRWAYS | SAY |
| SIA CARGO PTE LTD | SQC | SUDAN AIRWAYS | SUD |
| SIBERIA AIRLINES | SBI | SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S | SUS |
| SILK WAY | AZQ | SUNDOR INT. AIR SERVICES | ERO |
| SILVER AIR LTD | SLD | SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV. | SXS |
| SILVER ARROWS S.A. | SVW | SWIFTAIR S.A. | SWT |
| SINGAPORE AIRLINES LTD | SIA | SWISS AIR-AMBULANCE LTD. | SAZ |
| SIRIO | SIO | SWISS INT. AIR LINES | CRX |
| SIRIUS | IRS | SWISSAIR | SWR |
| SIXCARGO S.P.A. | ISG | SWISSWINGS S.A. | RQX |
| SKORPION AIR | SPN | SYMBOL S.A. | ANS |

| Exploitant | Code OACI | Exploitant | Code OACI |
|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| SYRIAN ARAB AIRLINES | SYR | TURKMENHOVAYOLLARY | TUA |
| TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA | DTA | TYROLEAN AIRWAYS | TYR |
| TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE | TCV | TYROLEAN JET SERVICE | TJS |
| TAG AVIATION S.A. | FPG | UKRAINE AIRALLIANCE | UKL |
| TAG CITY AIR | CIP | UKRAINE CARGO AIRWAYS | UKS |
| TAJIKAIR | TJK | UKRAINE INT. AIRLINES | AUI |
| TAJIKISTAN | TZK | UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES | UKM |
| TAM - LINHAS AEREAS S.A. | TAM | ULYANOVSK H. CIVIL AV. SCHOOL | UHS |
| TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT | ROT | UNITED AIR LINES INC. | UAL |
| TAVREY, AIRCOMPANY | TVR | UNITED PARCEL SERVICE COMPANY | UPS |
| THAI AIRWAYS INT. | THA | URAL AIRLINES | SVR |
| THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM | TCW | US AIRWAYS | USA |
| TITAN AIRWAYS LTD | AWC | UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL. | UZB |
| TJUMENAVIATRANS | TMN | VARIG -VIACAO AEREA RIO-GRAND. | VRG |
| TMA -TRANS MEDITERRANEAN AIRL. | TMA | VEGA AIRLINES | VEA |
| TNT AIRWAYS S.A. | TAY | VIRGIN EXPRESS | VEX |
| TNT INT. AVIATION | NTR | VLAAMSE | VLM |
| TRANS JET AIRWAYS AB | SWL | VOLARE AIRLINES (ITALY) | VLE |
| TRANS TRAVEL AIRLINES | 1TT | VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE) | VRE |
| TRANS WORLD AIRLINES INC. | TWA | VOLGA-DNEPR | VDA |
| TRANSAERO AIRLINES | TSO | WDL AVIATION (KOLN) | WDL |
| TRANSAIR SWEDEN AB | TWE | WELCOME AIR LUFTFAHRT | WLC |
| TRANSAVIA HOLLAND B.V. | TRA | WEST AIR SWEDEN AB | SWN |
| TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES | TAP | WESTAIR AVIATION LTD | EFF |
| TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY) | TVL | WHITE EAGLE AVIATION LTD | WEA |
| TRAVEL SERVIS (CZECH REP.) | TVS | WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S | WIF |
| TRISTAR AIR | TSY | WINDROSE AIR, BERLIN | QGA |
| TULIP AIR CHARTER B.V. | FRN | WORLD AIRWAYS INC. | WOA |
| TUNIS AIR | TAR | YEMENIA, YEMEN AIRWAYS | IYE |
| TUNISAVIA | TAJ | | |
| TURK HAVA KURUMU | THK | | |
| TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO. | THY | | |

APPENDICE D

RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION

| ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBRE. D'INSPECTIONS (III) | NBRE. CONSTATATIONS (F) | F/III |
|---|---|---------------------------------|-------------------------------|----------|
| A. POSTE DE PILOTAGE / GÉNÉRAL | ÉTAT GÉNÉRAL | 2 154 | 27 | 0,012535 |
| | ISSUES DE SECOURS | 1 868 | 1 | 0,000535 |
| | ÉQUIPEMENT | 1 722 | 172 | 0,099884 |
| DOCUMENTS | MANUELS | 1 512 | 85 | 0,056217 |
| | LISTE DES CONTRÔLES | 1 529 | 38 | 0,024853 |
| | CARTES RADIONAVIGATION | 1 647 | 110 | 0,066788 |
| | LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS | 1 438 | 89 | 0,061892 |
| | CERTIFICAT D'IMMATRICULATION | 2 559 | 20 | 0,007816 |
| | CERTIFICAT ACOUSTIQUE (SI NÉCESSAIRE) | 2 453 | 22 | 0,008969 |
| | AOC OU ÉQUIVALENT | 2 290 | 62 | 0,027074 |
| | LICENCE RADIO | 2 528 | 86 | 0,034019 |
| | CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ | 2 539 | 29 | 0,011422 |
| DONNÉES DE VOL | PRÉPARATION DE VOL | 1 527 | 112 | 0,073346 |
| | DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE | 1 413 | 81 | 0,057325 |
| ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ | EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS | 1 709 | 42 | 0,024576 |
| | GILETS DE SAUVETAGE | 1 533 | 22 | 0,014351 |
| | HARNAIS D'ÉQUIPAGE | 1 705 | 68 | 0,039883 |
| | RÉSERVES D'OXYGÈNE | 1 604 | 58 | 0,03616 |
| | LAMPE TORCHE | 1 564 | 53 | 0,033887 |
| ÉQUIPAGE DE CONDUITE CARNET DE ROUTE / CARNET TECHNIQUE OU ÉQUIVALENT | LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE | 2 290 | 95 | 0,041485 |
| | CARNET DE ROUTE, OU ÉQUIVALENT | 2 011 | 27 | 0,013426 |
| | CERTIFICAT DE REMISE EN VOL | 1 889 | 36 | 0,019058 |
| | NOTIFICATION ET RECTIFICATION DES PANNES (CARNET TECHNIQUE INCLUS) | 1 820 | 84 | 0,046154 |
| | VÉRIFICATIONS AVANT LE VOL | 1 736 | 9 | 0,005184 |
| B. SÉCURITÉ / CABINE | ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR | 1 844 | 89 | 0,048265 |
| | POSTE DU PERSONNEL DE CABINE ET AIRE DE REPOS DE L'ÉQUIPAGE | 1 445 | 38 | 0,026298 |
| | TROUSSE PREMIERS SECOURS | 1 384 | 68 | 0,049133 |
| | EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS | 1 423 | 28 | 0,019677 |
| | GILETS DE SAUVETAGE | 1 331 | 31 | 0,023291 |
| | CEINTURES DE SÉCURITÉ | 1 442 | 20 | 0,01387 |
| | ISSUES DE SECOURS, BALISAGE LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES | 1 359 | 126 | 0,092715 |
| | TOBOGGANS / CANOTS DE SAUVETAGE (SI NÉCESSAIRES) | 1 024 | 11 | 0,010742 |
| | RÉSERVES D'OXYGÈNE (ÉQUIPAGE ET PASSAGERS) | 1 295 | 31 | 0,023938 |
| | FICHES CONSIGNES DE SÉCURITÉ | 1 364 | 52 | 0,038123 |
| | MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE | 1 295 | 1 | 0,000772 |

| ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBRE. D'INSPECTIONS (III) | NBRE. CONSTATATIONS (F) | F/III |
|--------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------|
| | ACCÈS AUX ISSUES DE SÉCURITÉ | 1 486 | 55 | 0,037012 |
| | SÉCURITÉ BAGAGES PASSAGERS | 900 | 28 | 0,031111 |
| | NOMBRE SUFFISANT DE SIÈGES | 1 181 | 1 | 0,000847 |
| C. ÉTAT D'AÉRONEF | ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR | 2 755 | 225 | 0,08167 |
| | PORTES ET ISSUES | 2 580 | 37 | 0,014341 |
| | COMMANDE DE VOL | 2 540 | 48 | 0,018898 |
| | ROUES, PNEUS ET FREINS | 2 584 | 115 | 0,044505 |
| | TRAIN D'ATERRISSAGE | 2 573 | 44 | 0,017101 |
| | LOGEMENT DE TRAIN D'ATERRISSAGE | 2 490 | 27 | 0,010843 |
| | GROUPE MOTOPROPULSEUR ET PYLÔNE | 2 430 | 80 | 0,032922 |
| | AUBES DE SOUFFLANTES | 2 109 | 8 | 0,003793 |
| | HÉLICES | 468 | 4 | 0,008547 |
| | RÉPARATIONS ÉVIDENTES | 2 148 | 33 | 0,015363 |
| | DOMMAGES ÉVIDENTS NON RÉPARÉS | 2 113 | 52 | 0,02461 |
| | FUITES | 2 268 | 104 | 0,045855 |
| D. FRET | ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET | 1 411 | 89 | 0,063076 |
| | MARCHANDISES DANGEREUSES | 321 | 32 | 0,099688 |
| | SÉCURITÉ DU FRET À BORD | 835 | 145 | 0,173653 |
| E. GÉNÉRAL | GÉNÉRAL | 243 | 14 | 0,057613 |

APPENDICE E

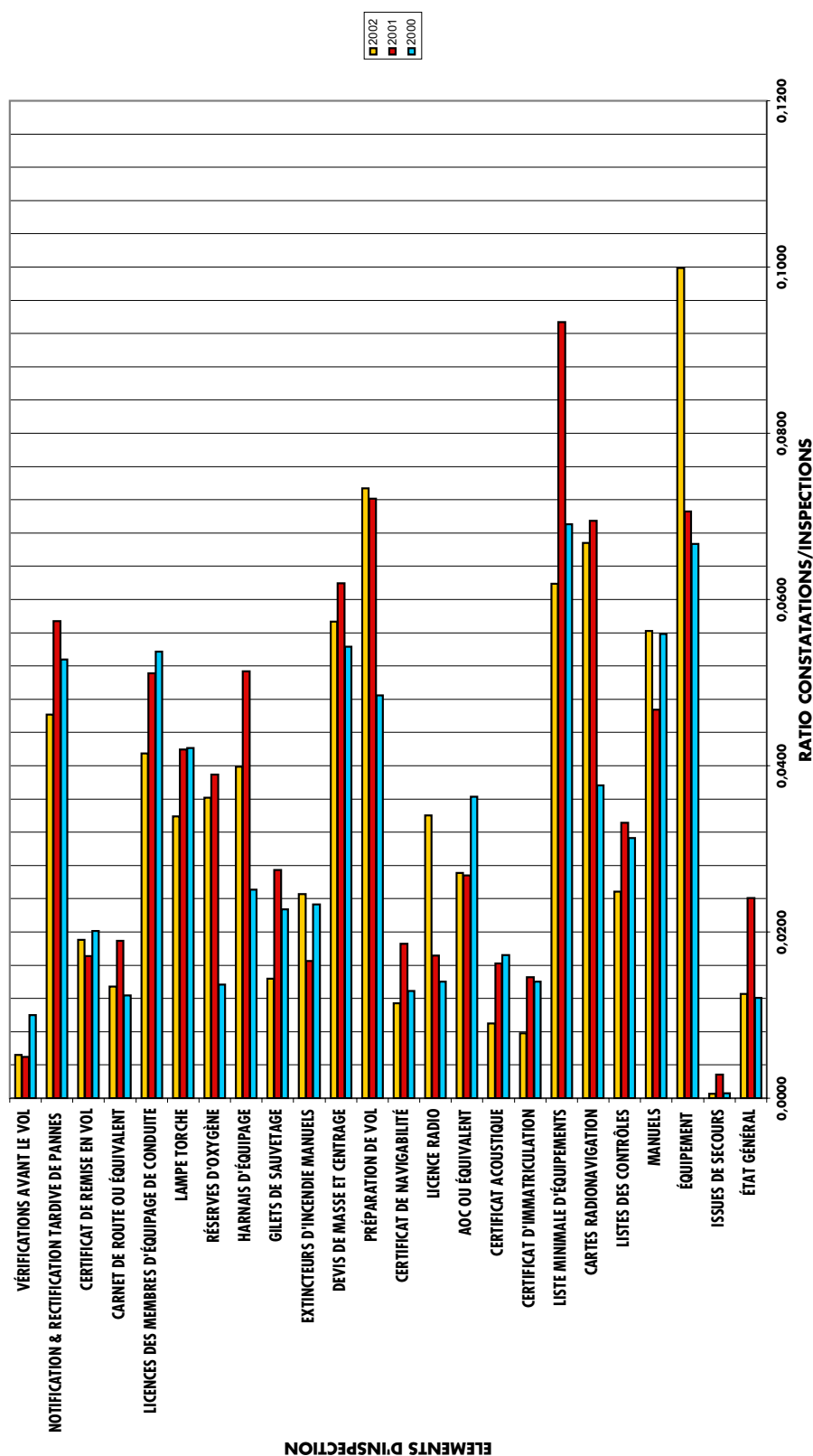
| ÉLÉMENT | DESCRIPTION | F/III' | F/III | F/III |
|---------|---|--------|--------|--------|
| | | 2000 | 2001 | 2002 |
| A01 | ÉTAT GÉNÉRAL | 0,0121 | 0,0241 | 0,0125 |
| A02 | ISSUES DE SECOURS | 0,0006 | 0,0029 | 0,0005 |
| A03 | ÉQUIPEMENT | 0,0667 | 0,0706 | 0,0999 |
| A04 | MANUELS | 0,0559 | 0,0467 | 0,0562 |
| A05 | LISTES DES CONTRÔLES | 0,0313 | 0,0331 | 0,0249 |
| A06 | CARTES RADIONAVIGATION | 0,0376 | 0,0695 | 0,0668 |
| A07 | LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS | 0,0690 | 0,0934 | 0,0619 |
| A08 | CERTIFICAT D'IMMATRICULATION | 0,0140 | 0,0145 | 0,0078 |
| A09 | CERTIFICAT ACOUSTIQUE | 0,0172 | 0,0162 | 0,0090 |
| A10 | AOC OU ÉQUIVALENT | 0,0363 | 0,0268 | 0,0271 |
| A11 | LICENCE RADIO | 0,0141 | 0,0171 | 0,0340 |
| A12 | CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ | 0,0129 | 0,0186 | 0,0114 |
| A13 | PRÉPARATION DE VOL | 0,0485 | 0,0721 | 0,0733 |
| A14 | DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE | 0,0543 | 0,0620 | 0,0573 |
| A15 | EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS | 0,0233 | 0,0165 | 0,0246 |
| A16 | GILETS DE SAUVETAGE | 0,0227 | 0,0274 | 0,0144 |
| A17 | HARNAIS D'ÉQUIPAGE | 0,0251 | 0,0514 | 0,0399 |
| A18 | RÉSERVES D'OXYGÈNE | 0,0137 | 0,0389 | 0,0362 |
| A19 | LAMPE TORCHE | 0,0421 | 0,0419 | 0,0339 |
| A20 | LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE | 0,0537 | 0,0511 | 0,0415 |
| A21 | CARNET DE ROUTE OU ÉQUIVALENT | 0,0124 | 0,0189 | 0,0134 |
| A22 | CERTIFICAT DE REMISE EN VOL | 0,0201 | 0,0171 | 0,0191 |
| A23 | NOTIFICATION & RECTIFICATION DES PANNES (CARNET TECHNIQUE INCLUS) | 0,0528 | 0,0574 | 0,0462 |
| A24 | VÉRIFICATIONS AVANT LE VOL | 0,0100 | 0,0050 | 0,0052 |
| B01 | ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR | 0,0534 | 0,0456 | 0,0483 |
| B02 | POSTE DE PERSONNEL DE CABINE | 0,0254 | 0,0295 | 0,0263 |
| B03 | TROUSSES PREMIERS SECOURS | 0,0555 | 0,0547 | 0,0491 |
| B04 | EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS | 0,0242 | 0,0218 | 0,0197 |
| B05 | GILETS DE SAUVETAGE | 0,0351 | 0,0360 | 0,0233 |
| B06 | CEINTURES DE SÉCURITÉ | 0,0155 | 0,0101 | 0,0139 |
| B07 | ISSUES DE SECOURS, BALISAGE LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES | 0,0672 | 0,0850 | 0,0927 |
| B08 | TOBOGGANS / CANOTS DE SAUVETAGE (SI NÉCESSAIRES) | 0,0156 | 0,0187 | 0,0107 |
| B09 | RÉSERVES D'OXYGÈNE (ÉQUIPAGE ET PASSAGERS) | 0,0298 | 0,0263 | 0,0239 |
| B10 | FICHES CONSIGNES DE SÉCURITÉ | 0,0305 | 0,0486 | 0,0381 |
| B11 | MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE | 0,0008 | 0,0035 | 0,0008 |
| B12 | ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS | 0,0325 | 0,0307 | 0,0370 |

| ÉLÉMENT | DESCRIPTION | F/III ¹ | F/III | F/III |
|---------|-----------------------------------|--------------------|--------|--------|
| | | 2000 | 2001 | 2002 |
| B13 | SÉCURITÉ BAGAGES PASSAGERS | 0,0266 | 0,0375 | 0,0311 |
| B14 | NOMBRE SUFFISANT DE SIÈGES | 0,0017 | 0,0010 | 0,0008 |
| C01 | ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR | 0,1013 | 0,0752 | 0,0817 |
| C02 | PORTES ET ISSUES | 0,0158 | 0,0171 | 0,0143 |
| C03 | COMMANDE DE VOL | 0,0160 | 0,0185 | 0,0189 |
| C04 | ROUES, PNEUS ET FREINS | 0,0358 | 0,0390 | 0,0445 |
| C05 | TRAIN D'ATERRISSAGE | 0,0183 | 0,0210 | 0,0171 |
| C06 | LOGEMENT DE TRAIN D'ATERRISSAGE | 0,0137 | 0,0150 | 0,0108 |
| C07 | GROUPE MOTOPROPULSEUR ET PYLÔNE | 0,0216 | 0,0245 | 0,0329 |
| C08 | AUBES DE SOUFFLANTES | 0,0101 | 0,0072 | 0,0038 |
| C09 | HÉLICES | 0,0150 | 0,0065 | 0,0085 |
| C10 | RÉPARATIONS ÉVIDENTES | 0,0145 | 0,0146 | 0,0154 |
| C11 | DOMMAGES ÉVIDENTS NON RÉPARÉS | 0,0384 | 0,0435 | 0,0246 |
| C12 | FUITES | 0,0615 | 0,0472 | 0,0459 |
| D01 | ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET | 0,0435 | 0,0618 | 0,0631 |
| D02 | MARCHANDISES DANGEREUSES | 0,0450 | 0,1107 | 0,0997 |
| D03 | SÉCURITÉ DU FRET À BORD | 0,1345 | 0,1079 | 0,1737 |
| GEN | GÉNÉRAL | 0,0820 | 0,0182 | 0,0576 |

¹ CONSTATATIONS PAR INSPECTION

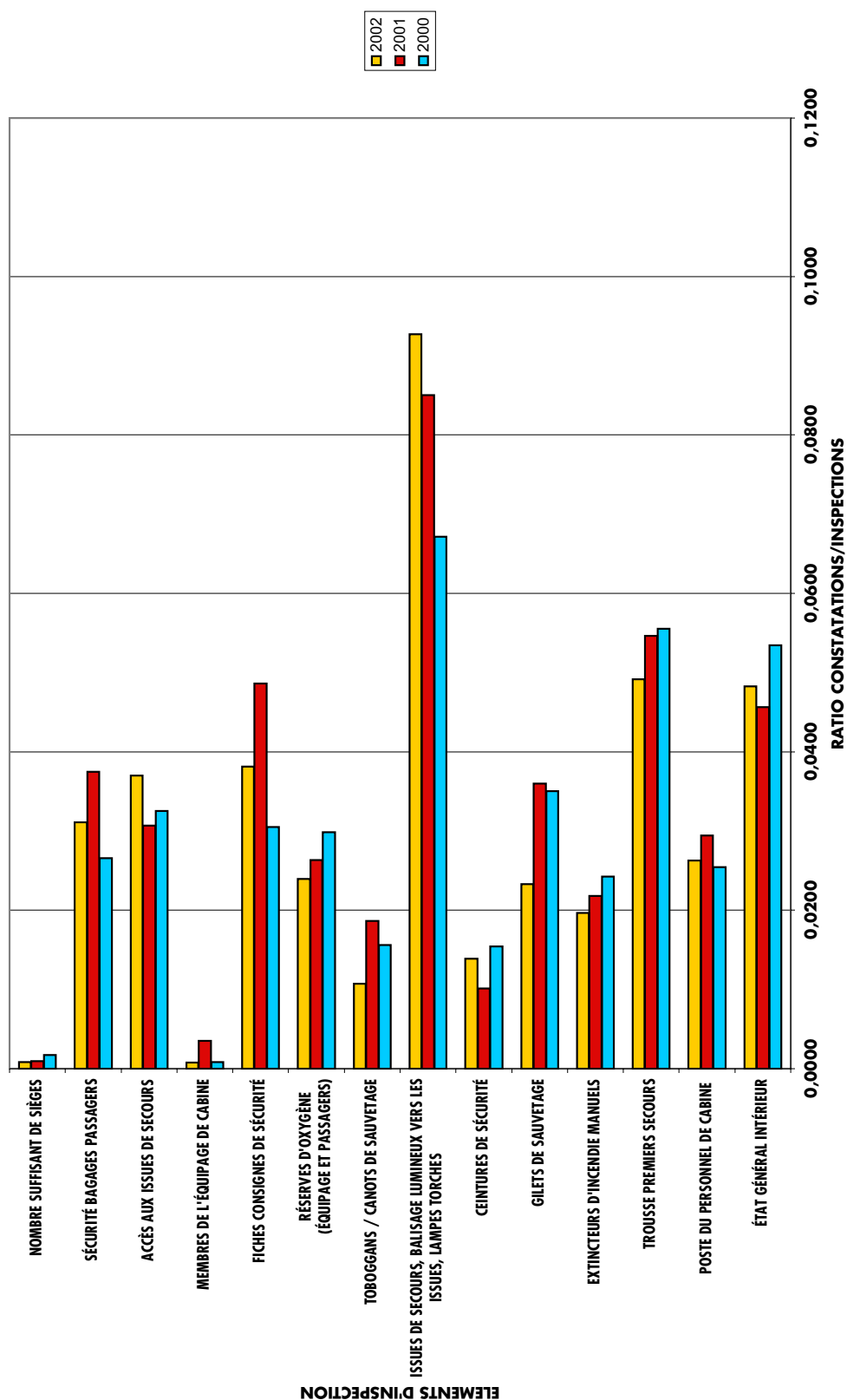
APPENDICE E-1 POSTE DE PILOTAGE

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



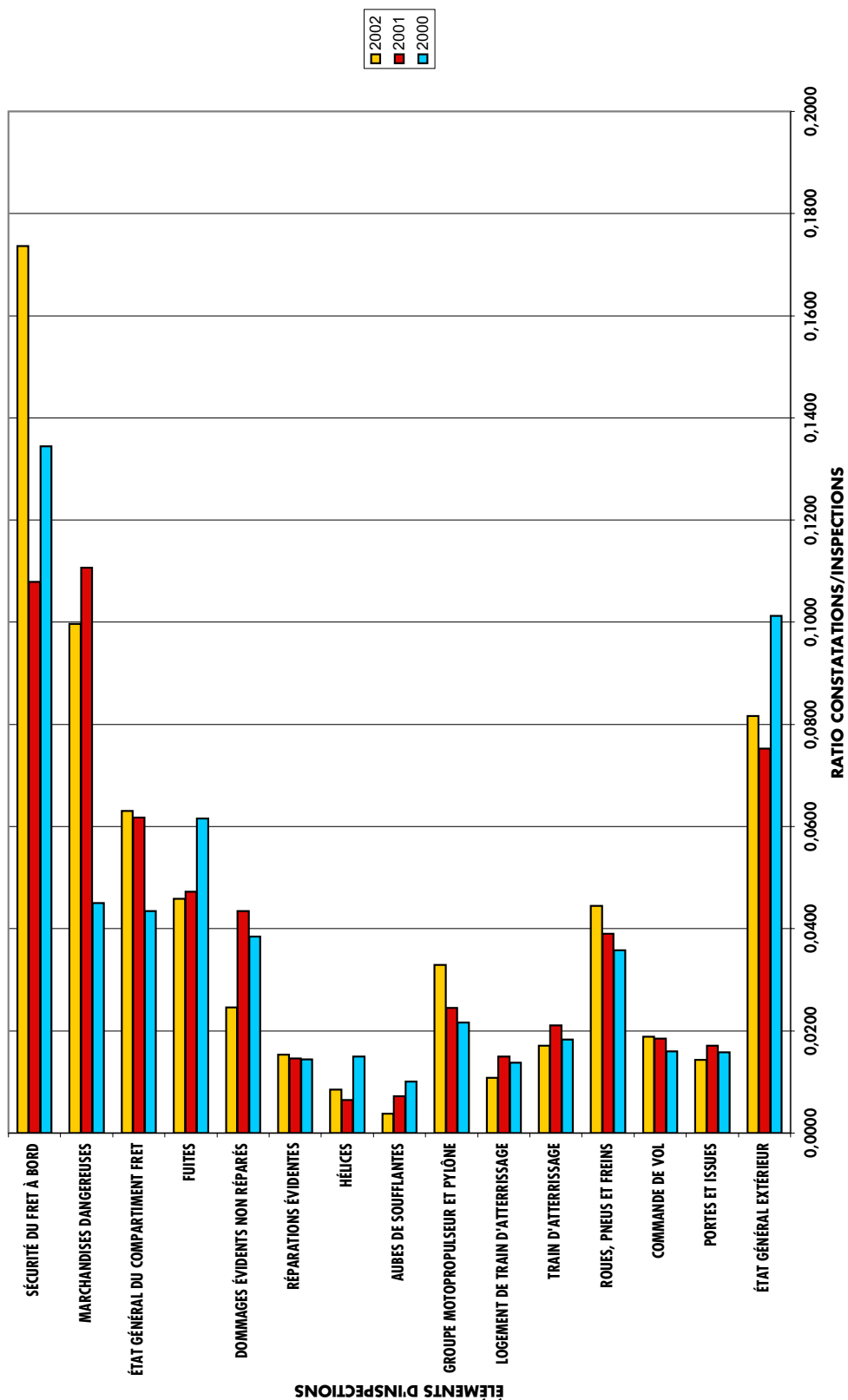
APPENDICE E-2 CABINE & SÉCURITÉ

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



APPENDICE E-3 ÉTAT DE L'AÉRONEF & FRET

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



APPENDICE F

| ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBRE. INSPECTIONS (III) | CONSTATATIONS (F) | | | |
|---|---|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------|
| | | | CAT. 1 ¹ | CAT. 2 ² | CAT. 3 ³ | TOTAL |
| A. POSTE DE PILOTAGE / GÉNÉRAL | A01 ÉTAT GÉNÉRAL | 2 154 | 8 | 8 | 11 | 27 |
| | A02 ISSUES DE SECOURS | 1 868 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | A03 ÉQUIPEMENT | 1 772 | 66 | 89 | 17 | 172 |
| DOCUMENTS | A04 MANUELS | 1 512 | 31 | 49 | 5 | 85 |
| | A05 LISTE DES CONTRÔLES | 1 529 | 20 | 16 | 2 | 38 |
| | A06 CARTES RADIONAVIGATION | 1 647 | 46 | 54 | 10 | 110 |
| | A07 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS | 1 438 | 33 | 54 | 2 | 89 |
| | A08 CERTIFICAT D'IMMATRICULATION | 2 559 | 10 | 9 | 1 | 20 |
| | A09 CERTIFICAT ACOUSTIQUE (SI NÉCESSAIRE) | 2 453 | 12 | 7 | 3 | 22 |
| | A10 AOC OU ÉQUIVALENT | 2 290 | 33 | 21 | 8 | 62 |
| | A11 LICENCE RADIO | 2 528 | 49 | 35 | 2 | 86 |
| | A12 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ | 2 539 | 14 | 9 | 6 | 29 |
| | A13 PRÉPARATION DE VOL | 1 527 | 60 | 43 | 9 | 112 |
| | A14 DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE | 1 413 | 49 | 24 | 8 | 81 |
| | A15 EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS | 1 709 | 18 | 21 | 3 | 42 |
| ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ | A16 GILETS DE SAUVETAGE | 1 533 | 16 | 5 | 1 | 22 |
| | A17 HARNAIS D'ÉQUIPAGE | 1 705 | 24 | 38 | 6 | 68 |
| | A18 RÉSERVES D'OXYGÈNE | 1 604 | 16 | 32 | 10 | 58 |
| | A19 LAMPE TORCHE | 1 564 | 29 | 21 | 3 | 53 |
| | A20 LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE | 2 290 | 38 | 32 | 25 | 95 |
| | A21 CARNET DE ROUTE, OU ÉQUIVALENT | 2 011 | 17 | 5 | 5 | 27 |
| | A22 CERTIFICAT DE REMISE EN VOL | 1 889 | 9 | 9 | 18 | 36 |
| ÉQUIPAGE DE CONDUITE CARNET DE ROUTE / CARNET TECHNIQUE OU ÉQUIVALENT | A23 NOTIFICATION & RECTIFICATION DES PANNES (CARNET TECHNIQUE INCLUS) | 1 820 | 40 | 35 | 9 | 84 |
| | A24 VÉRIFICATIONS AVANT LE VOL | 1 736 | 5 | 1 | 3 | 9 |
| | B01 ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR | 1 844 | 31 | 20 | 38 | 89 |
| | B02 POSTE DU PERSONNEL DE CABINE ET AIRE DE REPOS DE L'ÉQUIPAGE | 1 445 | 10 | 21 | 7 | 38 |
| | B03 TROUSSE PREMIERS SECOURS | 1 384 | 31 | 34 | 3 | 68 |
| | B04 EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS | 1 423 | 12 | 15 | 1 | 28 |
| | B05 GILETS DE SAUVETAGE | 1 331 | 16 | 12 | 3 | 31 |
| | B06 CEINTURES DE SÉCURITÉ | 1 442 | 11 | 6 | 3 | 20 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| B. SÉCURITÉ / CABINE | | | | | | |

| ÉLÉMENT D'INSPECTION | DESCRIPTION | NBRE. INSPECTIONS (III) | CONSTATATIONS(F) | | | |
|----------------------|--|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------|
| | | | CAT. 1 ¹ | CAT. 2 ² | CAT. 3 ³ | TOTAL |
| C. ÉTAT D'AÉRONEF | B07 ISSUES DE SECOURS, BALISAGE LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES | 1 359 | 42 | 53 | 31 | 126 |
| | B08 TOBOGGANS / CANOTS DE SAUVETAGE (SI NÉCESSAIRE) | 1 024 | 5 | 6 | 0 | 11 |
| | B09 RÉSERVES D'OXYGÈNE (ÉQUIPAGE ET PASSAGERS) | 1 295 | 15 | 13 | 3 | 31 |
| | B10 FICHES CONSIGNES DE SÉCURITÉ | 1 364 | 27 | 22 | 3 | 52 |
| | B11 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE | 1 295 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | B12 ACCÈS AUX ISSUES DE SÉCURITÉ | 1 486 | 13 | 36 | 6 | 55 |
| | B13 SÉCURITÉ BAGAGES PASSAGERS | 900 | 6 | 16 | 6 | 28 |
| | B14 NOMBRE SUFFISANT DE SIÈGES | 1 181 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | C01 ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR | 2 755 | 151 | 70 | 4 | 225 |
| | C02 PORTES ET ISSUES | 2 580 | 20 | 16 | 1 | 37 |
| | C03 COMMANDE DE VOL | 2 540 | 28 | 18 | 2 | 48 |
| | C04 ROUES, PNEUS ET FREINS | 2 584 | 50 | 44 | 21 | 115 |
| | C05 TRAIN D'ATERRISSAGE | 2 573 | 31 | 11 | 2 | 44 |
| | C06 LOGEMENT DE TRAIN D'ATERRISSAGE | 2 490 | 17 | 9 | 1 | 27 |
| D. FRET | C07 GROUPE MOTOPROPULSEUR ET PYLÔNE | 2 430 | 49 | 24 | 7 | 80 |
| | C08 AUBES DE SOUFFLANTES | 2 109 | 3 | 4 | 1 | 8 |
| | C09 HÉLICES | 468 | 3 | 0 | 1 | 4 |
| | C10 RÉPARATIONS ÉVIDENTES | 2 148 | 21 | 10 | 2 | 33 |
| | C11 DOMAGES ÉVIDENTS NON RÉPARÉS | 2 113 | 30 | 18 | 4 | 52 |
| | C12 FUITES | 2 268 | 53 | 35 | 16 | 104 |
| | D01 ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET | 1 411 | 21 | 34 | 34 | 89 |
| | D02 MARCHANDISES DANGEREUSES | 321 | 3 | 9 | 20 | 32 |
| | D03 SÉCURITÉ DU FRET À BORD | 835 | 30 | 41 | 74 | 145 |
| | E01 GÉNÉRAL | 243 | 11 | 3 | 0 | 14 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

- 1 CATÉGORIE 1 = CONSTATATION MINEURE
- 2 CATÉGORIE 2 = CONSTATATION SIGNIFICATIVE
- 3 CATÉGORIE 3 = CONSTATATION MAJEURE

LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC) EST UNE ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE INSTITUÉE EN 1955. ELLE A POUR OBJECTIF DE PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT CONTINU D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN EUROPÉEN SÛR, EFFICACE ET DURABLE.

LA CEAC EST COMPOSÉE DES 41 ÉTATS MEMBRES SUIVANTS :

Albanie
Allemagne
Arménie
Autriche
Azerbaïdjan
Belgique
Bosnie-Hérzégovine
Bulgarie
Chypre
Croatie
Danemark
Espagne
Estonie

Finlande
France
Grèce
Hongrie
Irlande
Islande
Italie
Lettonie
L'ex-République
yougoslave
de Macédoine
Lituanie
Luxembourg

Malte
Moldova
Monaco
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République tchèque
Roumanie
Royaume-Uni
Serbie-Monténégro
Slovaquie
Slovénie

Suède
Suisse
Turquie
Ukraine



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE
3 BIS, VILLA EMILE BERGERAT
92522 NEUILLY-SUR-SEINE CEDEX
FRANCE

TÉL. : +33 1 46 41 85 44
FAX : +33 1 46 24 18 18

E-MAIL : SECRETARIAT@ECAC-CEAC.ORG
SITE INTERNET : WWW.ECAC-CEAC.ORG